

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
CURSO DE CIÊNCIAS AMBIENTAIS

Paula Cristina Soares

**CICLOVIAS NA CIDADE DE SÃO PAULO:
ANÁLISE DE RELATOS DA MÍDIA**

Brasília
2016

Paula Cristina Soares

**CICLOVIAS NA CIDADE DE SÃO PAULO:
ANÁLISE DE RELATOS DA MÍDIA**

Trabalho de conclusão de curso de graduação
apresentado à Universidade de Brasília como
requisito parcial para a obtenção do título de
Bacharel em Ciências Ambientais.

Orientadora: Profa. Dra. Izabel Cristina Bruno
Bacelar Zaneti

Brasília

2016

Paula Cristina Soares

**CICLOVIAS NA CIDADE DE SÃO PAULO:
ANÁLISE DE RELATOS DA MÍDIA**

Trabalho de conclusão de curso de graduação apresentado à Universidade de Brasília como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Ciências Ambientais.

Aprovado em: 19 de dezembro de 2016.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Luciano Soares da Cunha – Universidade de Brasília

Profa. Dra. Izabel Cristina Bruno Bacelar Zaneti – Universidade de Brasília
(orientadora)

Epígrafe

“A menos que modifiquemos nossa maneira de pensar, não seremos capazes de resolver os problemas causados pela forma como nos acostumamos a ver o mundo”.

Albert Einstein

Agradecimentos

À orientadora, Professora Izabel, pela dedicação, paciência e grande contribuição para a realização deste trabalho.

À Universidade de Brasília, que proporcionou a oportunidade e a confiança para uma atuação ética, baseada nos entendimentos adquiridos durante o curso de Ciências Ambientais.

A todos os familiares e amigos que apoiaram o desenvolvimento deste trabalho, meus sinceros agradecimentos.

RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo analisar publicações na mídia feitas entre o período de 2014 a 2016 cujo tema central foram as ciclovias da cidade de São Paulo. Buscou-se verificar se havia predominância de abordagens positivas ou negativas no conteúdo pesquisado. A metodologia utilizada foi a análise de noventa publicações de diferentes veículos de comunicação, considerando-se as páginas online de notícias mais acessadas do Brasil. No referencial teórico foram apresentados os benefícios advindos da implementação de ciclovias e do incentivo ao uso de bicicletas como meio de transporte alternativo a veículos que requerem combustíveis fósseis para operar, bem como uma comparação de dados de ciclovias de cidades grandes de diferentes países. Apresentaram-se também referências teóricas sobre análise de conteúdo e de discurso, bem como sobre a influência da mídia sobre a opinião pública. Os resultados apresentaram predominância de abordagens negativas em 62% das manchetes, abordagens neutras em 13% e positivas em 25%. Quanto ao conteúdo, houve predominância de abordagens negativas em 54%, neutras em 17% e positivas em 29%. Conclusões e perspectivas sugeriram a adoção de uma política pública robusta voltada a mobilidade urbana e medidas educativas para beneficiar a população e promover a cidadania na cidade de São Paulo.

Palavras-chave: ciclovia, cidade de São Paulo, mídia, políticas públicas.

ABSTRACT

The purpose of this research is to analyze publications made in the period from 2014 to 2016 whose main theme were the bike lanes in the city of São Paulo. This research focused on the approach for the contents analyzed, verifying whether it was predominantly positive or negative. Ninety publications were used in this study, which were disclosed in different vehicles of communication, considering the most accessed news websites in Brazil. Theory references showed the benefits resulting from the implementation of bike lanes and from the promotion of the use of bicycles as an alternative to vehicles which require fossil fuels to operate, as well as a comparison of data regarding bike lanes in big cities located in different countries. Theory references also comprised discourse and content analysis, as well as the influence of media on public opinion. Results showed a negative approach towards headlines in 62% of the publications analyzed. It was neutral in 13% and positive in 25% of them. As for contents, a negative approach was noticed in 54% of the materials analyzed. It was neutral in 17% and positive in 29% of them. Conclusions and perspectives suggested adopting a consistent public policy focused on urban mobility and educational measures in order to benefit the population and promote civil responsibility in the city of São Paulo.

Key words: bike lane, city of São Paulo, media, public policies.

LISTA DE FIGURAS E TABELAS

Figura 1 – Área de rodízio na cidade de São Paulo.....	17
Tabela 1 – Sistema de rodízio na cidade de São Paulo.....	17
Figura 2 – Tipo de manchete das publicações analisadas.....	25
Figura 3 – Tipo de conteúdo das publicações analisadas.....	26
Tabela 2 – Cruzamento entre tipo de manchete e conteúdo.....	26
Figura 4 – Cruzamento entre tipo de manchete e conteúdo.....	27
Tabela 3 – Tipo de manchete em relação a conteúdo por período.....	27
Figura 5 – Tipo de manchete em relação a conteúdo por período.....	28
Tabela 4 – Tipo de manchete por veículo de comunicação.....	29
Figura 6 – Tipo de manchete por veículo de comunicação.....	29
Tabela 5 – Tipo de conteúdo por veículo de comunicação.....	30
Figura 7 – Tipo de conteúdo por veículo de comunicação.....	30
Figura 8 – Distribuição de temas mais abordados por conteúdo.....	33
Figura 9 – Quantitativo de temas mais abordados por conteúdo.....	34

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	9
1.1 JUSTIFICATIVA.....	11
1.2 OBJETIVOS.....	12
1.2.1 OBJETIVO GERAL	12
1.2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	12
2 PANORAMA CICLOVIÁRIO EM DIFERENTES PAÍSES.....	133
3 BENEFÍCIOS RELACIONADOS AO USO DE BICILETAS E CICLOVIAS	16
4 ANÁLISE DE CONTEÚDO E DE DISCURSO	19
5 INFLUÊNCIA DA MÍDIA	21
6 METODOLOGIA.....	23
7 RESULTADOS	25
8 CONCLUSÕES E PERSPECTIVAS	35
REFERÊNCIAS	38
APÊNDICE I – ANÁLISE DAS PUBLICAÇÕES	41
APÊNDICE II – RELAÇÃO DAS PUBLICAÇÕES ANALISADAS.....	43

1 INTRODUÇÃO

Amsterdã e Copenhagen, dentre outros destinos europeus, são cidades bastante lembradas quando o assunto é ciclovias. No caso da capital da Holanda, a pressão populacional exigiu mais segurança para ciclistas, devido ao aumento no número de acidentes provocados pelo crescimento de veículos circulando nas ruas. Esse momento vivenciado pela sociedade holandesa é bem retratado no documentário curta-metragem “How the Dutch got their Cycle Paths” (2011). Hoje, a capital conta com um dos mais extensos projetos de ciclovias de que se tem conhecimento no mundo.

Dinamarca, Alemanha, Suécia, Finlândia, Bélgica e Japão são outros exemplos de países com alto índice per capita de bicicletas. Recentemente, foi divulgado um projeto de ciclovias de 70 mil quilômetros para ligar vinte países na Europa. No caso do velho continente, as ciclovias costumam agradar residentes e recebem elogios de turistas. O sistema de compartilhamento de bicicletas (*bike sharing*) é bastante popular e conhecido, disponível em cidades como Paris e Viena há anos.

Em relação à cidade de São Paulo, cujo cenário de 2014 a 2016 foi de expansão de ciclovias, notícias de manifestações contrárias à implementação de ciclovias na cidade tiveram destaque na mídia.

Moradores de determinadas regiões da cidade, como por exemplo o bairro de Higienópolis, cuja população é predominantemente de classe média e média alta (Antonucci, 2002), parecem demonstrar insatisfação em relação aos espaços para ciclistas. Recentemente, as notícias mostraram que nessa região uma ciclovia foi apagada pela CET devido à pressão de comerciantes da Praça Vilaboim (FOLHA de São Paulo, 2014). Comerciantes chegaram a organizar protestos, alegando risco de diminuição de movimento em seus estabelecimentos. E há motoristas que afirmam haver pouco espaço para os automóveis, e que o uso de bicicletas é incipiente na cidade para que sejam implementadas ciclovias.

Apesar de o tráfego de bicicletas já ser regulamentado pelo Código de Trânsito Brasileiro e de esse meio de transporte ser comum em muitas grandes cidades, muitos paulistanos parecem demonstrar estranhamento quanto à presença de bicicletas nas ruas e avenidas.

Os benefícios de se ter um sistema de ciclovias implementado na malha urbana são variados, tais como: promoção ao uso da bicicleta como meio de transporte alternativo a veículos motorizados, aumento da segurança oferecida aos ciclistas, incentivo à melhoria do condicionamento físico e, conseqüentemente, da saúde da população, diminuição da emissão de gases de efeito estufa resultante do uso de meios de transporte que requerem combustíveis fósseis, economia de energia e de tempo gasto em engarrafamentos (visto que em ciclovias o risco de obstrução do tráfego é praticamente nulo), possibilidade de poupar recursos financeiros com deslocamentos e diminuição no índice de ruídos emitidos nas cidades.

Ainda assim, os grandes veículos de comunicação parecem dar evidência às externalidades negativas e aos riscos que podem ser resultantes da implementação de ciclovias.

O presente trabalho consiste em uma análise de publicações do período de 2014 e 2016, na mídia, que tiveram como tema central as ciclovias da cidade de São Paulo, buscando-se verificar se há predominância negativa ou positiva de abordagens sobre o tema.

1.1 JUSTIFICATIVA

A tendência de crescimento das grandes cidades mostra que são necessárias medidas urgentes de fomento à sustentabilidade. Especificamente em São Paulo, a frota de veículos ultrapassou os sete milhões de unidades em 2015, segundo dados do Ministério das Cidades (2015) incluindo automóveis, caminhões, ônibus e motocicletas. Deste total, aproximadamente 74% são automóveis. Melhorias no transporte público não necessariamente acompanharam o aumento da frota de veículos ao longo dos anos. Assim, faltam estímulos às alternativas ao carro na cidade, e apesar dos conhecidos benefícios das ciclovias, observa-se certo destaque à abordagem dos aspectos negativos decorrentes de sua implementação na cidade. Não há registro, até o presente momento, de um estudo semelhante que tenha buscado analisar se houve predominância de abordagem negativa ou positiva em relatos da mídia sobre o tema, objeto do presente trabalho.

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo geral

Analisar noventa relatos da mídia centrados nas ciclovias da cidade de São Paulo.

1.2.2 Objetivos específicos

- Investigar o panorama ciclovitário em diferentes países;
- Verificar quais veículos de comunicação tendem a apresentar predominância de abordagem positiva ou negativa;
- Contribuir para a melhoria da qualidade de vida da população e trabalhar sua relação com as ciclovias.

2 PANORAMA CICLOVIÁRIO EM DIFERENTES PAÍSES

A implementação de ciclovias, em muitos lugares, contou com apoio de legislação própria. Em Nova York, uma lei municipal de 2009 (*Bicycle Access to Office Buildings Law*) exige que empresas em prédios com elevador de carga permitam que seus colaboradores carreguem suas bicicletas. De acordo com o mapa de ciclovias da cidade, existem mais de 600 km destinados a bicicletas em Nova York (New York City Department of Transportation, 2016).

Em São Paulo, a lei 16.547, sancionada em setembro de 2016, criou o Programa Bike SP, determinando que a pessoa que fizer uma parte do percurso diário usando bicicleta como meio de transporte passará a acumular créditos de acordo com a distância percorrida. Esses créditos poderão ser convertidos em dinheiro para o cidadão ou trocados por serviços em uma rede credenciada. Atualmente, a cidade conta com 494 km de ciclovias (CET, 2016).

O antigo Código de Trânsito Brasileiro – CTB, de 1997, não apresentava regras claras para a circulação de bicicletas, tampouco especificava a condição da bicicleta como veículo (MALATESTA, 2012). A partir de 1998 o atual CTB passou a reconhecer como veículo não motorizado a bicicleta, determinando regras para sua circulação, direitos e deveres.

Em São Paulo, as intervenções da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET para a construção de ciclovias tiveram como base a legislação municipal de São Paulo (Lei nº 14.266/2007), que institui o Sistema Cicloviário no Município de São Paulo e tornou obrigatória a inclusão de infraestrutura cicloviária, bem como a implantação de bicicletários em terminais de transporte (MALATESTA, 2012).

A construção de ciclovias nem sempre é pacífica. No caso de Nova York, a cidade enfrentou movimentos a favor e contra as bicicletas, e houve dificuldades e reclamação por parte de motoristas e empresários durante a implantação do sistema. A proposta da ciclovia chegou a ser chamada de “o pedaço de cimento mais controverso fora da faixa de Gaza”, segundo uma matéria do The Brooklyn Paper (SADIK-KHAN, 2016).

Em Amsterdã, na década de 1970 ocorreram grandes protestos de ciclistas pedindo mais segurança para circular, especialmente após mortes de crianças no trânsito. Um dos grupos mais impactantes, Stop de Kindermoord (“Pare com o assassinato de crianças”), obteve o apoio de um governo participativo para o

planejamento urbano mudar de rumo e dar espaço para as bicicletas. Hoje a Holanda conta com mais de 35 mil quilômetros de ciclovias, sendo que 25% das locomoções acontecem com o uso da bicicleta, número que sobe para 38% na cidade de Amsterdã (Van Der Zee, 2015). A capital holandesa atualmente conta com infraestrutura cicloviária de aproximadamente 400 km (Amsterdam Tips, 2016).

Em Bogotá, as mudanças e a implementação de ciclovias começou em 1999, não sem protestos. Um dos principais motivos contrários às ciclovias na capital colombiana argumentava que a cidade estava eliminando vagas de estacionamento (HIDALGO, 2016). Há quatro anos a cidade já contava com mais de 300 km destinados a ciclovias na cidade (WOODS, 2012).

Em Copenhague ocorreram conflitos nas décadas de 1970 e 1980 entre ciclistas e motoristas. Foram noticiados protestos que pintavam formas de cruz no asfalto onde ciclistas morreram, entre outros que trouxeram força política aos sindicatos de ciclistas. Em 1980, as mortes começaram a cair e a rede de ciclovias passou a aumentar. Um estudo da Copenhagenize (2014) mostra um aumento considerável da participação da bicicleta na movimentação urbana, citando que tal resultado decorre do início de manutenção e construções na cidade que tornaram o trânsito tão ruim que os moradores, logicamente, recorreram a outros meios de transporte. O estudo mostrou que 45% das pessoas entrevistadas afirmaram deslocar-se para o trabalho de bicicleta.

Uma publicação da CET – Companhia de Engenharia de Tráfego (2014) compilou informações sobre a extensão, em quilômetros, das ciclovias de Copenhague (350 km), Berlim (750 km), Paris (394km), Rio de Janeiro (240 km) e Curitiba (118 km). À época dessa publicação, São Paulo contava com apenas 63 km de extensão em suas ciclovias, o que corresponde a menos de 13% da atual rede de 494 km.

As publicações sobre ciclovias na cidade de São Paulo relataram diversos argumentos contrários à sua implementação, apesar dos diversos benefícios que um sistema cicloviário pode oferecer. Em alguns locais da cidade foram colocadas “tachinhas” ao longo das vias, supostamente com o único propósito de furar pneus de ciclistas. (G1, 2014). Diversos vídeos de carros estacionados incorretamente sobre as ciclofaixas foram divulgados em redes sociais, inclusive mostrando motoristas em momentos de agressividade para com os ciclistas, chegando inclusive a ameaçá-los fisicamente de atropelamento.

Ainda assim, houve iniciativa de diversos abaixo-assinados com milhares de assinaturas pedindo ampliação da malha cicloviária de São Paulo (SNIESKO, 2015). A Pesquisa de Perfil do Usuário de Bicicleta em São Paulo (2014) mostrou que a implantação das ciclovias incentivou mais de 84% dos usuários a usarem a bicicleta como meio de transporte, e mais de um terço dos usuários entrevistados usa tal meio de transporte para se locomover de casa até o trabalho. Além disso, 34,50% dos entrevistados declararam pedalar diariamente, e 30,80% declararam pedalar mais de uma vez por semana.

3 BENEFÍCIOS RELACIONADOS AO USO DE BICICLETAS E CICLOVIAS

As bicicletas funcionam mecanicamente, com a energia advinda do pedalar dos ciclistas, dispensando combustíveis fósseis para o deslocamento. Portanto, a emissão de gases poluentes durante os percursos efetuados com bicicletas é nula, não agravando o aquecimento global nem interferindo com as mudanças climáticas.

Um estudo do Institute for Transportation and Development Policy (2015) mostrou que um significativo incremento do ciclismo como meio de transporte (e não somente como recreação) pode representar uma redução de 11% nas emissões de CO₂ advindas do transporte de passageiros no meio urbano, em comparação a uma mudança sem foco no ciclismo.

Segundo o Protocolo de Quioto (1998), uma das medidas a ser adotada para a redução das emissões de gases de efeito estufa é reformar os setores de energia e transportes.

Os benefícios também envolvem saúde e qualidade de vida. Atividade física contribui para a melhoria da saúde e, conseqüentemente, para o bem-estar. Segundo a Organização Mundial da Saúde (2011), indivíduos ativos apresentam baixos índices de risco de doença cardíaca, pressão alta, infarto, diabetes tipo 2 e depressão, além de apresentarem melhor condicionamento muscular em comparação a indivíduos sedentários. A organização recomenda que pessoas inativas comecem a praticar atividades físicas gradualmente, sugerindo, além de caminhadas, o ciclismo.

Um estudo mostrou que uma diminuição nas oportunidades de deslocamento ativo, como por exemplo caminhada ou bicicleta, bem como o estímulo para o uso de automóveis, ao promover a diminuição das atividades físicas aumenta o risco de doenças crônicas. O estudo comparou o índice de trajetos feitos a pé ao coeficiente de massa de frequentadores, mostrando que em lugares onde se faz mais atividade física, os índices de massa são mais saudáveis (FRANK et al., 2006).

Segundo o Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades (Ministério das Cidades), o gasto energético de 2.000 kcal por semana está associado a uma taxa de mortalidade 30% menor que a taxa normal para indivíduos sedentários.

Ciclistas podem também desfrutar de mais flexibilidade que outros meios de transporte, tendo em vista que não estarão presos a horários ou rotas fixas, além de não gastarem recursos financeiros com passagens de transporte ou combustível.

Em termos de segurança, é fato que além de mais seguras para os ciclistas, ciclovias podem estimular a prática de atividade entre aqueles que haviam deixado de pedalar. A Pesquisa de Perfil do Usuário de Bicicleta em São Paulo (2014) mostrou que a implantação de ciclovias na cidade incentivou mais de 84% dos 513 usuários entrevistados a utilizar a bicicleta como meio de transporte.

4 ANÁLISE DE CONTEÚDO E DE DISCURSO

A metodologia de análise de conteúdo auxilia a determinar o perfil de um texto, de uma propaganda, de livros, de entrevistas e outros conteúdos. O advento dos meios digitais proporcionou facilidades à análise de conteúdo, como por exemplo os *trending topics* da rede social Twitter, que são um indicativo dos assuntos mais comentados nesse canal em todo o mundo.

Segundo Laurence Bardin (1977), a análise de conteúdo é um conjunto de instrumentos metodológicos aplicáveis a discursos diversificados, é um conjunto de técnicas para analisar comunicações. O autor afirma que tal análise baseia-se na dedução, na inferência, e que “analisar mensagens (...) onde uma segunda leitura se substitui à leitura ‘normal’ do leigo é ser agente duplo, detective, espião”.

Por discurso entende-se o tipo de raciocínio e de ideias ou filosofias propagadas pelas comunidades da mídia, ultrapassando o senso comum, construído e materializado na linguagem. A linguagem como conhecimento diz respeito aos processos cognitivos envolvidos na produção, compreensão e processamento de textos, enquanto que como comportamento refere-se a uma atividade de interação e de ação social. O discurso engloba todo o enunciado que faz sentido para os interlocutores (MEURER e DELLAGNELO, 2008).

A análise do discurso busca investigar formas pelas quais o contexto social exerce influência no uso da linguagem, ou vice-versa, e deve respeitar os seguintes princípios: i) análise de textos reais, que ocorrem em situações reais de uso de linguagem na comunicação; ii) análise do contexto (local, global, social e cultural) e iii) análise de discurso como prática social, e não como atividades individuais (MEURER e DELLAGNELO, 2008). Bardin (1977) afirma que “por detrás do discurso aparente geralmente simbólico e polissêmico esconde-se um sentido que convém desvendar”.

Uma análise quantitativa leva em consideração a frequência com que surgem certas características em determinado conteúdo, enquanto que uma análise qualitativa verifica a presença ou a ausência de uma dada característica de conteúdo ou de um conjunto de características na mensagem objeto de análise (BARDIN, 1977).

Este estudo levou em consideração tanto o conteúdo quanto o discurso de noventa publicações que tiveram como tema as ciclovias na cidade de São Paulo.

Uma análise quantitativa e qualitativa levou em consideração as manchetes e os textos escritos das publicações, como será detalhado adiante, em “Metodologia”.

A análise quantitativa observou a quantidade de presença de temas-chave que determinaram a tendência do tópico abordado (“ciclovias na cidade de São Paulo”). Sob a ótica qualitativa, analisou-se o sentido do discurso da publicação, de forma a definir e classificar o tipo de abordagem.

A partir do cruzamento entre uma análise qualitativa e quantitativa, determinou-se se as publicações mostravam posicionamento favorável ou contrário às ciclovias. Manchetes e textos predominantemente favoráveis às ciclovias ou a favor com ressalvas foram classificadas como “positivos”. Manchetes e textos com afirmações favoráveis em quantidade equilibrada com afirmações contrárias foram considerados “neutros”, enquanto que aqueles contrários – totalmente ou com ressalvas – foram considerados “negativos”.

Os temas considerados predominantemente negativos foram aqueles que deram ênfase a má qualidade das obras, criminalidade, reprovação pública, morte de pessoas, acidentes, improbidade administrativa e protestos contra as ciclovias, enquanto que os positivos foram aqueles que focaram em segurança, benefícios, aprovação pública e protestos a favor das ciclovias.

5 INFLUÊNCIA DA MÍDIA

A opinião pública está sujeita aos vários estímulos que recebe diariamente, dentre os quais os meios de comunicação em massa desempenham um significativo papel formador e influenciador, podendo gerar demandas e orientar costumes.

Os meios de comunicação, além de fornecer informações, podem mobilizar as pessoas a agir por um determinado propósito, influenciando o comportamento social, podendo trazer diferentes tipos de resultados. “O poder que os meios de comunicação têm para mobilizar as pessoas é imenso, podendo ser utilizado para o bem, o que seria o ideal, cumprindo sua função primordial, de forma ética e consciente, ou para o mal, trazendo consequências devastadoras” (VIGNOLINI, 2014).

Fairclough (1989, apud MEURER e DELLAGNELO, 2008) propõe considerar o discurso como uma prática social, segundo o qual as pessoas agem sobre o mundo e sobre outras pessoas. Segundo Kegler e Froehlich (2012), a identidade social é construída e possui seu sentido condicionado a um contexto social e aos meios de comunicação.

A partir das interações sociais a identidade do indivíduo é construída e modificada. A identidade individual, moldada pela influência dos meios de comunicação, gera alteração na identidade do grupo em que o indivíduo convive, que pode acabar por alterar a identidade nacional (VIGNOLINI, 2014).

Tendo em vista que jornalistas são dotados de histórico pessoal, opiniões próprias e sentimento, a objetividade em detrimento da subjetividade ao relatar fatos é algo questionável. Ao comunicar-se, há elementos culturais, crenças e valores a serem considerados em um contexto. Logo, a expressão do redator não necessariamente será suprimida.

O Manual de Redação da Folha de S. Paulo diz que objetividade é algo que não existe no jornalismo, e que o jornalista não tem como evitar tomar certas medidas subjetivas ao redigir um texto, mas afirma que “isso não o exime, porém, da obrigação de ser o mais objetivo possível” (FOLHA DE S. PAULO, 2001, p. 45, apud MEURER e DELLAGNELO, 2008).

Segundo o jornalista César Soares, ao ser questionado se acreditava haver interferência nos textos de notícias devido à opinião do meio de comunicação ou do jornalista, existe tanto uma interferência quanto uma aproximação ou identificação com a linha editorial estabelecida por determinado veículo de comunicação (DALL'BELL, 2015).

6 METODOLOGIA

O escopo da presente pesquisa levou em consideração as páginas eletrônicas de notícias mais acessadas no Brasil, a saber: a) G1, b) UOL, c) Terra, d) Folha de São Paulo, e) R7, f) Estadão, g) MSN.com, e h) IG. As páginas mais acessadas foram determinadas segundo os critérios de pesquisa da ferramenta online Alexa.

A partir de pesquisa com o uso da ferramenta de busca de notícias do Google, ciclovias na cidade de São Paulo, publicadas nas referidas páginas eletrônicas, tiveram suas manchetes e conteúdos analisados.

Para os fins da presente pesquisa, denominou-se conteúdo o texto da matéria ou notícia excluindo-se a manchete, termo que segundo o dicionário Michaelis da Língua Portuguesa possui as seguintes definições: “1. Título principal, publicado com grande destaque, geralmente no alto da primeira página de jornal ou revista e que assinala o fato jornalístico de maior relevância entre as notícias da edição; 2. Título de maior destaque no alto de cada página do jornal; manchete de página”.

As notícias e matérias analisadas foram publicadas no período de 2014 a 2016, tendo em vista a ampliação da malha cicloviária de São Paulo, cujo início coincide com o início do período das publicações objeto da presente análise.

Cada notícia teve o teor de suas manchetes e de seu conteúdo analisado sob a seguinte perspectiva: se predominantemente positivos, negativos ou neutros, considerando-se que uma única notícia não teria, necessariamente, manchete e conteúdo negativos concomitantemente, ou positivos, ou neutros.

Como explicitado anteriormente em “Análise de Conteúdo e de Discurso”, manchetes e conteúdos considerados predominantemente negativos foram aqueles que deram ênfase aos seguintes assuntos, relacionando-os às ciclovias na cidade de São Paulo: má qualidade das obras, criminalidade, reprovação pública, morte de pessoas, acidentes, improbidade administrativa e protestos contra as ciclovias.

Manchetes e conteúdos considerados predominantemente positivos foram aqueles que deram ênfase aos seguintes assuntos relacionando-os às ciclovias na cidade mencionada: segurança, benefícios, aprovação pública e protestos a favor das ciclovias.

Consideraram-se neutros os conteúdos e manchetes em que não houve predominância de tendência positiva ou negativa.

Os recursos utilizados no desenvolvimento do trabalho foram as referências bibliográficas adquiridas em bibliotecas públicas ou com recursos da pesquisadora, além de conexão à internet.

7 RESULTADOS

A análise do conjunto das noventa matérias ou notícias levou em consideração se suas manchetes ou conteúdos eram predominantemente negativos, positivos ou neutros.

Os resultados obtidos mostraram que, das noventa publicações analisadas (100%), 56 apresentaram manchetes negativas, o que equivale a aproximadamente 62% da amostra analisada. 12 publicações apresentaram manchetes neutras (13% do total) e 22 apresentaram manchetes positivas (25% do total).

Quanto ao conteúdo das noventa publicações (100%), 49 publicações foram predominantemente negativas (54%), 15 neutras (17%) e 26 positivas (29%).

Figura 2 – Tipo de manchete das publicações analisadas.

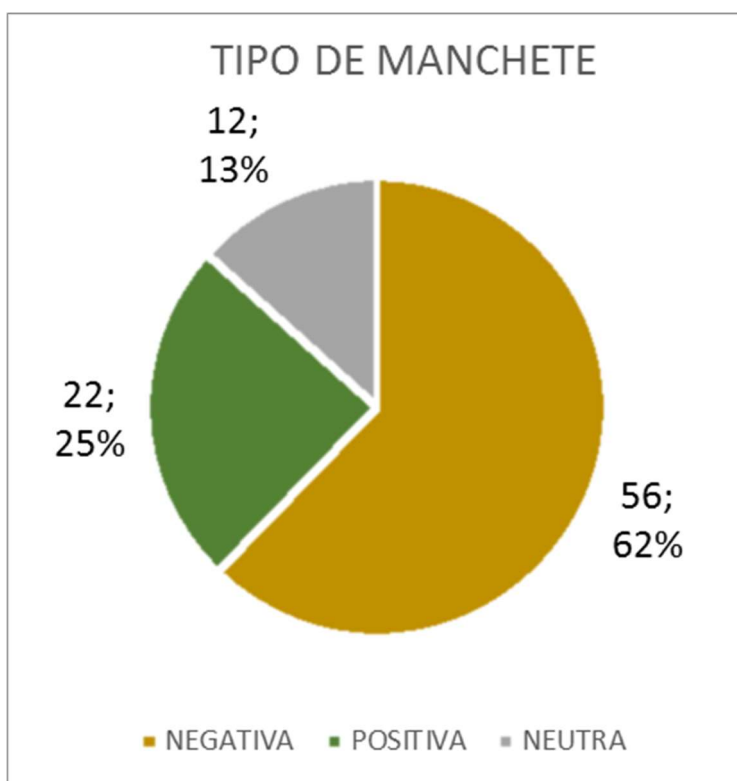
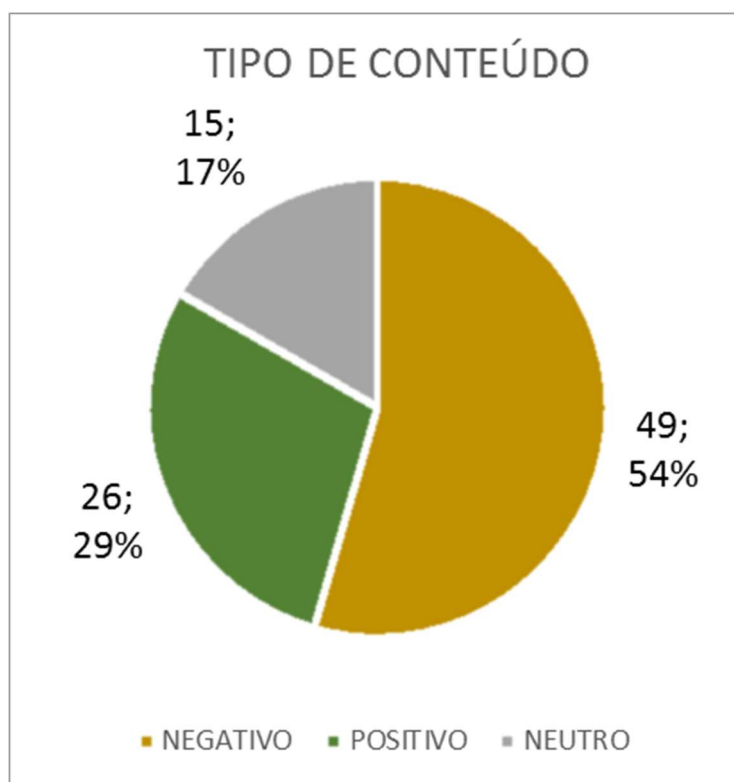


Figura 3 – Tipo de conteúdo das publicações analisadas.



Como pôde ser observado, nem sempre o teor da manchete coincidiu com o teor do conteúdo. Das 56 publicações com manchetes negativas (100%), 45 apresentaram conteúdo também negativo (80%), sendo que 8 apresentaram conteúdo neutro (14%) e 3 apresentaram conteúdo positivo (6%).

Dentre as 12 publicações de manchete neutra (100%), 6 possuíam conteúdo também neutro (50%), 2 possuíam conteúdo negativo (17%) e 4, positivo (33%).

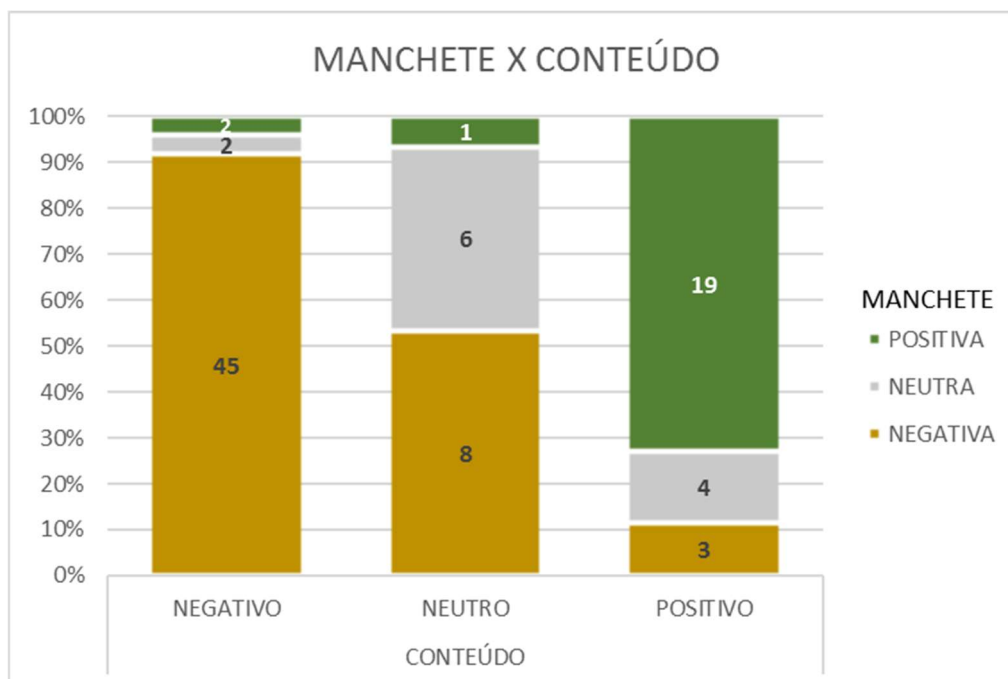
Considerando-se as 22 publicações de manchetes positivas (100%), 19 exibiram conteúdo positivo (86%), 1 apresentou conteúdo neutro (5%) e duas (9%) apresentaram conteúdo negativo.

A tabela e o gráfico a seguir mostram o cruzamento entre manchete e conteúdo para todas as publicações analisadas.

Tabela 2 – Cruzamento entre tipo de manchete e conteúdo.

MANCHETE	CONTEÚDO			TOTAL
	NEGATIVO	NEUTRO	POSITIVO	
NEGATIVO	45	8	3	56
NEUTRO	2	6	4	12
POSITIVO	2	1	19	22
Total Geral	49	15	26	90

Figura 4 – Cruzamento entre tipo de manchete e conteúdo.



Considerando-se o período de publicação, no ano de 2014 foram observadas 19 publicações (100%), 14 das quais com manchetes negativas (74% do total do período), 2 com manchetes neutras (10%) e 3 com manchetes positivas (16%).

No ano de 2015 foram observadas 27 publicações (100%), 15 das quais com manchetes negativas (55% do total do período), 4 com manchetes neutras (15%) e 8 com manchetes positivas (30%).

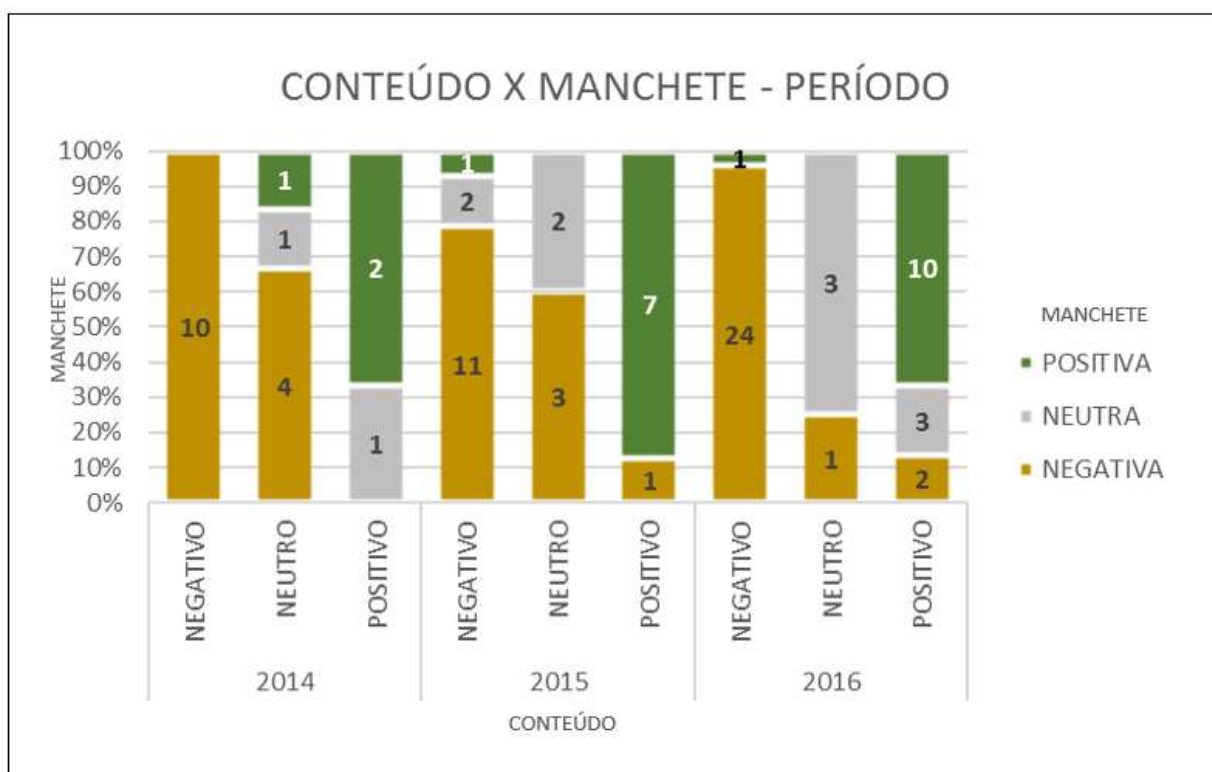
No ano de 2016 foram observadas 44 publicações (100%), 27 das quais com manchetes negativas (61% do total do período), 6 com manchetes neutras (14%) e 11 com manchetes positivas (25%).

O teor do conteúdo das publicações não necessariamente coincidiu com as manchetes, como pode ser observado na tabela e no gráfico a seguir.

Tabela 3 – Tipo de manchete em relação a conteúdo por período.

MANCHETE	CONTEÚDO								
	2014			2015			2016		
	NEGATIVO	NEUTRO	POSITIVO	NEGATIVO	NEUTRO	POSITIVO	NEGATIVO	NEUTRO	POSITIVO
NEGATIVA	10	4		11	3	1	24	1	2
NEUTRA		1	1	2	2			3	3
POSITIVA		1	2	1		7	1		10
Total Geral	10	6	3	14	5	8	25	4	15

Figura 5 – Tipo de manchete em relação a conteúdo por período.

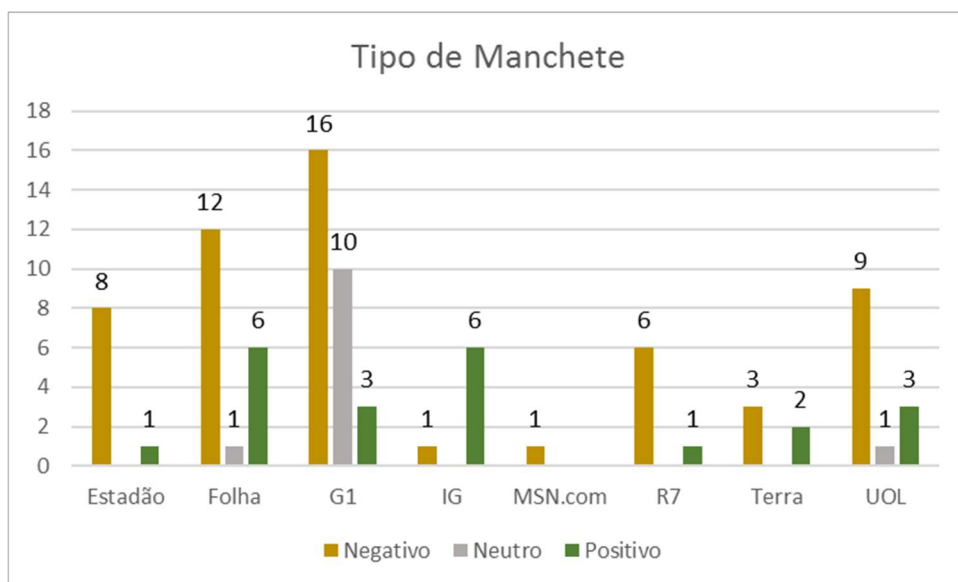


A análise por veículo de comunicação mostrou os seguintes resultados para as manchetes: a) o Estadão apresentou 9 publicações, sendo 8 com manchetes negativas (89%) e 1 com manchete positiva (11%); b) a Folha apresentou 19 publicações, sendo 12 com manchetes negativas (63%), 1 com manchete neutra (5%) e 6 com manchetes positivas (32%); c) o G1 apresentou 29 publicações, sendo 16 com manchetes negativas (55%), 10 com manchetes neutras (35%) e 3 com manchetes positivas (10%); d) o IG apresentou 7 publicações, sendo 1 com manchete negativa (14%) e 6 com manchetes positivas (86%); e) o MSN.com apresentou 1 publicação com manchete negativa (100%); f) o R7 apresentou 7 publicações, sendo 6 com manchetes negativas (86%) e 1 com manchete positiva (14%); g) o Terra apresentou 5 publicações, sendo 3 com manchetes negativas (60%) e 2 com manchetes positivas (40%); h) o UOL apresentou 13 publicações, sendo 9 com manchetes negativas (69%), 1 com manchete neutra (8%) e 3 com manchetes positivas (23%).

Tabela 4 – Tipo de manchete por veículo de comunicação.

TIPO DE MANCHETE			
Veículo de Comunicação	Negativo	Neutro	Positivo
Estadão	8		1
Folha	12	1	6
G1	16	10	3
IG	1		6
MSN.com	1		
R7	6		1
Terra	3		2
UOL	9	1	3
Total	56	12	22

Figura 6 – Tipo de manchete por veículo de comunicação.



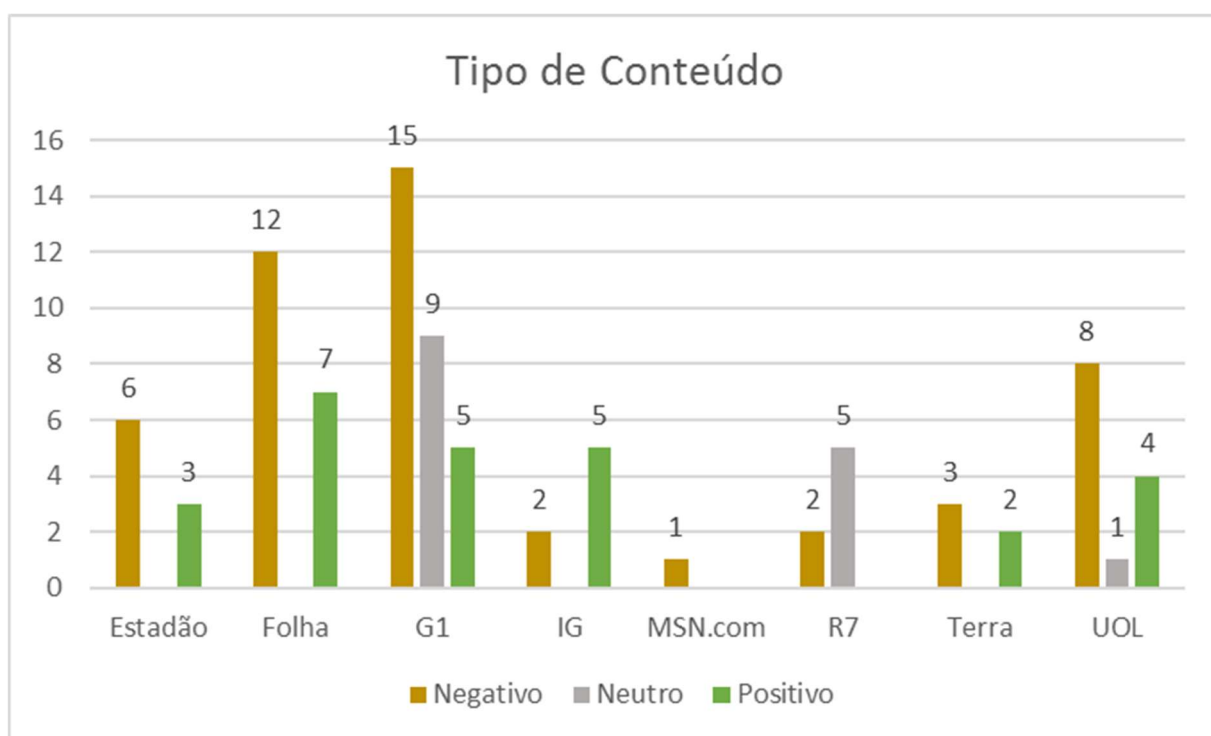
Em relação ao conteúdo, a análise por veículo de comunicação mostrou os seguintes resultados: a) o Estadão apresentou 6 publicações com conteúdo negativo (67%) e 3 publicações com conteúdo positivo (33%); b) a Folha apresentou 12 publicações com conteúdo negativo (63%) e 7 publicações com conteúdo positivo (37%); c) o G1 apresentou 15 publicações com conteúdo negativo (52%), 9 publicações com conteúdo neutro (31%) e 5 publicações com conteúdo positivo (17%); d) o IG apresentou 2 publicações com conteúdo negativo (28%) e 5 publicações com conteúdo positivo (72%); e) o MSN.com apresentou 1 publicação com conteúdo negativo (100%); f) o R7 apresentou 2 publicações com conteúdo negativo (28%) e 5 publicações com conteúdo neutro (72%); g) o Terra apresentou

3 publicações com conteúdo negativo (60%) e 2 publicações com conteúdo positivo (40%); h) o UOL apresentou 8 publicações com conteúdo negativo (61%), 1 publicação com conteúdo neutro (8%) e 4 publicações com conteúdo neutro (31%).

Tabela 5 – Tipo de conteúdo por veículo de comunicação.

TIPO DE CONTEÚDO			
Veículo de Comunicação	Negativo	Neutro	Positivo
Estadão	6		3
Folha	12		7
G1	15	9	5
IG	2		5
R7	2	5	
Terra	3		2
UOL	8	1	4
MSN.com	1		
Total	49	15	26

Figura 7 – Tipo de conteúdo por veículo de comunicação.



As publicações apresentaram discursos que foram classificados como positivos, negativos ou neutros, de acordo com os temas que abordaram, conforme explicado em “Metodologia”. Os discursos positivos, que foram minoria dentre o material coletado para análise, apresentaram os seguintes temas: a) incentivo à prática de exercícios, b) lazer, c) promoção da saúde, d) premiação do projeto das ciclovias e e) economia de tempo e recursos financeiros. O assunto mais recorrente foram os protestos a favor das ciclovias e os pedidos de ciclistas por ampliação da malha ferroviária. Quanto à melhoria da qualidade do ar e a contribuição para redução de emissão de gases de efeito estufa, não houve qualquer menção sobre tal benefício na amostra de publicações analisadas. Quanto à economia de tempo e recursos financeiros, apenas uma publicação mencionou tal benefício, como será abordado a seguir.

Alguns exemplos de discursos positivos verificados foram: “Junto com a implantação de 320 km de corredores de ônibus, este projeto rendeu à cidade o reconhecimento do Instituto para Transporte e Política de Desenvolvimento, ONG com sede nos Estados Unidos, com o prêmio de Transporte Sustentável, já conferido a cidades como Nova York, Buenos Aires, Bogotá, Copenhague e Berlim” (trecho de *Ciclovias na Paulista é projeto de R\$ 80 milhões que promete transformar SP*, IG, 2015); “a premiação é concedida a cidades que implementam projetos de transporte considerados inovadores e sustentáveis” (trecho de *Ciclovias de Haddad são premiadas nos Estados Unidos*, Terra, 2015); “a magrela serve não apenas como meio de locomoção mas também pode ser um jeito agradável de deixar o sedentarismo” (em *Pedalar pode servir como escape do sedentarismo e do trânsito intenso*, Folha de São Paulo, 2016); “vários coletivos participaram (...) a multidão saiu pedalando pela avenida Paulista (...) muitas pessoas levavam cartazes e faixas com a frase “Vai ter ciclovias” (em *Grupo faz bicicletada para protestar contra suspensão das ciclovias em SP*, Folha de São Paulo, 2015). Nesta última publicação, o uso de termos como “vários”, “multidão” e “muitas” ratifica a ideia de adesão de diversos grupos ou pessoas em favor das ciclovias.

Quanto aos discursos classificados como negativos, as abordagens apresentaram mais variedade de temas, a saber: a) má qualidade das ciclovias, b) dificuldade de acesso de automóveis às vias ou redução da área disponível para circulação de automóveis, c) sinalização precária; d) falta de segurança, e) assaltos, roubos e violência contra ciclistas, f) acidentes envolvendo ciclistas e pedestres,

g) tensões na população (envolvendo motoristas e comerciantes, por exemplo), h) perigo para estudantes, i) acidentes e mortes, j) alto preço e investigações de improbidade administrativa, k) posicionamento contrário da justiça; l) pouco uso por parte de ciclistas.

Alguns exemplos de ênfase em aspectos negativos verificados foram: “Na Zona Sul de São Paulo, moradores da Rua Plínio Schmidt realizaram uma série de protestos contra a instalação de ciclovia. Eles reclamaram que não foram procurados pela prefeitura para decidir sobre as ciclofaixas e dizem que o número de ciclistas atendidos é menor do que o de moradores prejudicados com a proibição de estacionamento (...) Até o senador Aloysio Nunes (PSDB) atacou a implementação das ciclovias. Ele disse no Twitter que a criação de ciclovias em São Paulo é um ‘delírio autoritário de Haddad’. Segundo Nunes, Haddad ‘esparrama ciclofaixas a torto e a direito, provocando revolta nos moradores de Higienópolis.’ (...) Mesmo com as reclamações, nos dois primeiros dias de dezembro foram inaugurados 15,3 km.” (trecho de *Cidade de São Paulo tem mais de 200 km de ciclovias*, G1, 2014). Chama a atenção o trecho citado pelo uso de intensificadores como “até” (“até o senador”) e “mesmo” (“mesmo com as reclamações”). Outro exemplo, publicado no UOL em 2015 (*Com 2% de ruas com ciclovia, São Paulo teve quase 50 mortes de ciclistas*), foi: “A disputa de espaço das bicicletas costuma ser injusta, mas mesmo assim as ciclovias representam apenas 2% da malha viária da cidade”. Nessa mesma notícia, um leitor questiona que o trânsito também ocasiona mortes, e questiona se as mortes podem ser resultantes do percentual de ciclovias.

As abordagens neutras foram aquelas que apresentaram equilíbrio entre abordagens negativas e positivas, ou apenas apresentaram conteúdo informativo, como por exemplo as manchetes “Veja onde ficam as novas ciclovias de São Paulo”, publicada no G1 em 2014, e “Dois anos de ciclovias em São Paulo”, publicada pela Folha de São Paulo em 2016. Esta última publicação é um exemplo de notícia com manchete neutra e conteúdo positivo, tendo em vista que as fotos e legendas que acompanharam a manchete tratavam de alguns benefícios proporcionados pelas ciclovias, tais como ciclovias em uso e pessoas que se beneficiam das ciclovias diariamente, uma delas tendo declarado economizar 20 minutos por viagem e R\$ 300 por mês. Esta foi a única menção, na amostra, ao benefício de economia de tempo e dinheiro por parte de um usuário de ciclovia.

Duas publicações do Estadão chamaram a atenção. A primeira, divulgada em 2015, trazia a manchete “Com protesto, Haddad inaugura ciclovias embaixo do Minhocão”. O texto da notícia trazia elementos positivos sobre o tema, tais como elogios que as ciclovias receberam de ciclistas e manifestações a favor do projeto (“o equipamento recebeu elogios dos usuários de bicicleta” e “ciclistas em festa”). O protesto mencionado na manchete referia-se a um grupo de vinte pessoas que “pediam o fim do Minhocão, alegando sofrer transtornos por causa da poluição e do barulho do trânsito na região”, não demonstrando ter relação direta com as bicicletas, com os ciclistas ou com as ciclovias. Uma leitura somente da manchete poderia induzir leitores a acreditar que o protesto se referia a algo contrário à inauguração das ciclovias noticiada. A outra publicação, de 2016, cuja manchete lê-se “Haddad compara ciclistas a sem-terra”, ainda que verdadeira, apresentou conotação pejorativa. Entretanto, ao ler-se a notícia, o discurso percebido foi outro: as ciclovias (chamadas de “reforma viária”) foram comparadas a algo benéfico para os ciclistas, da mesma forma que uma reforma agrária beneficia pessoas sem-terra. A mesma publicação traz também uma nota sobre o evento Bicicultura: “O Bicicultura teve 573 inscritos e, até o próximo domingo, oferece mais de 160 atividades, entre bicicletadas noturnas, mostras de vídeo e fotografia, além de palestras, painéis e food bikes no centro da capital. O evento reuniu participantes de 18 Estados.” Dessa forma, a manchete foi considerada negativa, e o conteúdo, positivo, por explicitar benefícios inerentes às ciclovias.

Figura 8 – Distribuição de temas mais abordados por conteúdo.

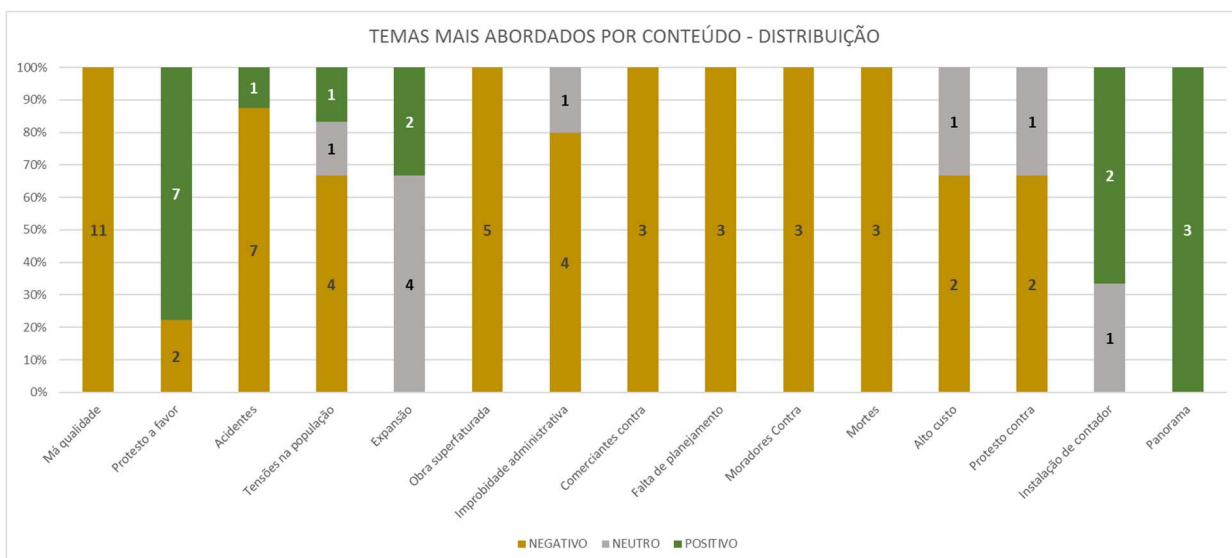
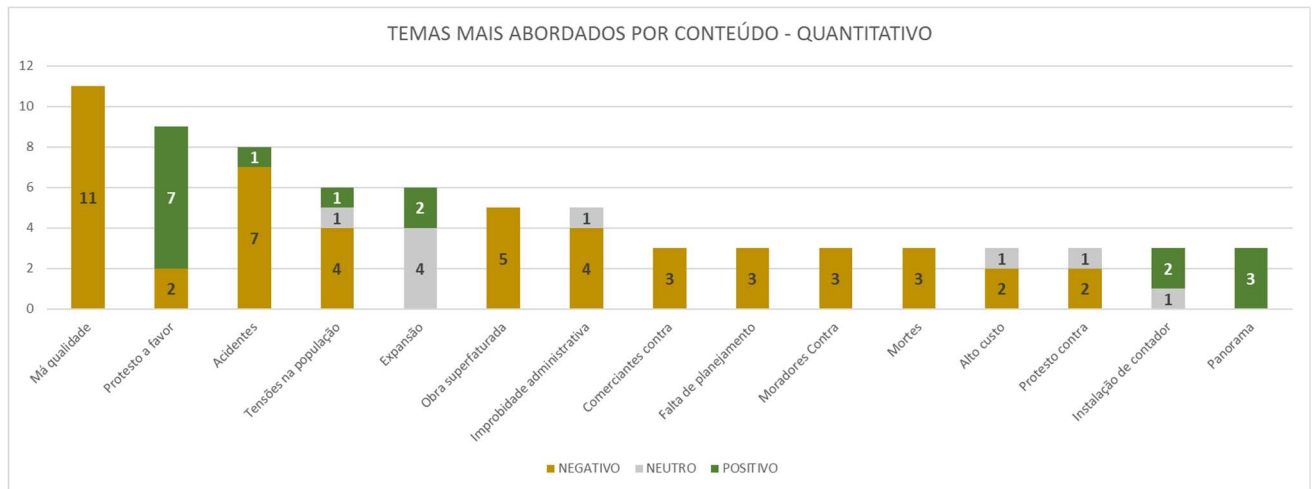


Figura 9 – Quantitativo de temas mais abordados por conteúdo.



8 CONCLUSÕES E PERSPECTIVAS

Ainda que tenha havido publicações favoráveis às ciclovias no período analisado por este estudo, observou-se forte tendência contrária ao tema no conjunto de noventa publicações.

As manchetes, que podem funcionar como um convite à leitura de uma matéria, reportagem ou artigo, no caso do material aqui analisado somaram 62% de negatividade em relação a seu tema central – as ciclovias na cidade de São Paulo – considerando-se as páginas de notícias mais acessadas no Brasil. Há casos em que os leitores não chegam a ler o conteúdo integral da notícia, atendo-se somente à manchete, por acreditar que esta pode passar a mensagem principal da publicação. Casos como esses podem chegar a comprometer o entendimento de uma publicação quando houver a omissão de um termo ou quando trechos de assuntos diferentes forem colocados na mesma manchete como diretamente relacionados, a exemplo do que ocorreu em “Com protesto, Haddad inaugura ciclovia embaixo do Minhocão”, conforme mencionado em “Resultados”.

Excluídas as manchetes, o restante do conteúdo analisado positivo representou 29% da amostra, apesar dos benefícios relacionados a ciclovias e ao uso de bicicletas em substituição a meios de transporte que requerem combustíveis fósseis para operar.

A mídia tem poder de influência sobre a opinião pública. Para Sobrinho (2011), os meios de massa fornecem indicação seletiva do que é relevante ou não para o sistema social, sendo que a opinião pública pode ser considerada um produto desses meios, que fornecem descrições de sua realidade. Como mencionado anteriormente neste trabalho, por mais que haja objetividade, textos são dotados do ponto de vista de subjetivo de seus autores. Segundo Sobrinho, a opinião pública é constantemente gerada e reformulada no ritmo em que os meios de massas proporcionam.

Atualmente, dada a alta velocidade com que as informações são propagadas, tal influência pode se dar de forma também rápida. Uma opinião pública que tenda a ser contrária à implementação de ciclovias por motivos tais como a má qualidade das vias – ainda que uma ciclovia de má qualidade seja mais segura para os ciclistas que uma rua sem qualquer ciclovia – ou a preferência por beneficiar o transporte

automotivo (em que, muitas vezes, um automóvel é ocupado por uma única pessoa), dificilmente apoiará um plano de implementação ou ampliação da malha cicloviária.

Com vistas a diminuir a tensão entre motoristas e ciclistas e promover a convivência saudável entre diferentes meios de transporte, bem como mostrar à população que os benefícios de um sistema cicloviário superam os problemas relacionados a sua implementação, cabe ressaltar que existe a necessidade de o poder público investir em medidas educativas para as pessoas que vivem na cidade de São Paulo. Tais medidas educativas devem estar presentes desde os primeiros anos escolares, além de serem divulgadas em diferentes veículos de comunicação. Deve-se investir, também, na fiscalização contra infratores, tendo em vista a existência de leis referentes ao espaço de direito das bicicletas.

Sendo a opinião pública um dos instrumentos mais poderosos para que se realize a transformação da realidade social, cabe ao poder público estabelecer políticas públicas que criem incentivos benéficos à sociedade (MALATESTA, 2012).

São Paulo parece já ter dado os primeiros passos rumo a uma política robusta de incentivo ao uso das bicicletas, ao ter sancionado a lei 16.547/2016, segundo a qual a pessoa que fizer uma parte de seu percurso diário pode acumular créditos para usar em serviços.

Grande parte das publicações analisadas apresentaram ênfase nos problemas estruturais das ciclovias de São Paulo, tais como má sinalização, iluminação insuficiente, buracos e rachaduras nas vias. Há que se considerar que, ainda que a ampliação da estrutura de ciclovias seja benéfica à cidade, tal processo precisa ser acompanhado de um plano de manutenção e reparos constante. A Pesquisa de Perfil do Usuário de Bicicleta em São Paulo (2014) mostrou que as principais melhorias esperadas para as ciclovias referem-se à sinalização para motoristas e melhor pavimentação. A pesquisa também evidenciou, por parte dos entrevistados, a necessidade de implementação de mais ciclovias (38,21%), conscientização de ciclistas, motoristas e pedestres (17,15%), melhoria na pavimentação (15,60%), melhoria no planejamento das ciclovias (15,21%), melhoria na sinalização (14,23%), melhoria na segurança (11,70%), além de outras sugestões.

Ainda que os noticiários eletrônicos mais acessados do Brasil tenham dado destaque aos aspectos negativos relacionados às ciclovias, muitos outros veículos de comunicação têm publicado notícias e artigos a favor do sistema, bem como reportagens mostrando a mobilização de ciclistas pedindo mais infraestrutura.

Políticas públicas devem priorizar os benefícios coletivos, e é por meio da coletividade e de sua mobilização com exigências robustas à administração pública que as transformações sociais mais profundas poderão, de fato, ocorrer.

REFERÊNCIAS

ALEXA: The Web Information Company. *Top Sites in Brazil*. Disponível em: <<http://www.alexa.com/topsites/countries/BR>> Acesso em 01 dez. 2016.

AMSTERDAM TIPS. Cycling in Amsterdam. Disponível em: <<http://www.amsterdamtips.com/tips/cycling-in-amsterdam.php>> Acesso em 01 nov. 2016.

ANTONUCCI, D. Higienópolis: formação e transformação. *Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo*, v. 6, ed. 1, 2008.

BARDIN, L. *Análise de Conteúdo*. Edições 70. São Paulo: Martins Fontes. 1977.

BRASIL. Ministério das Cidades. Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN. Frota de Veículos, 2015. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=355030&search=sao-paulo|sao-paulo>> Acesso em 10 out. 2016.

———. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. *Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades*. Coleção Bicicleta Brasil. Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades.

COPENHAGENIZE EU. *Traffic Planning for Liveable Cities*, 2014.

CICLISTAS reclamam de pneus furados por tachinhas em ciclovia em SP. *G1*. 14 out. 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2014/10/ciclistas-reclamam-de-pneus-furados-por-tachinhas-em-ciclovias-em-sp.html>>. Acesso em 08 dez 2014.

DALL'BELL, E. A imparcialidade no jornalismo. *Em Pauta*. Universidade Federal de Pelotas. 24 mar. 2015. Disponível em: <<http://empauta.ufpel.edu.br/?p=3535>> Acesso em 08 mai. 2016.

ESTADOS UNIDOS. New York City Department of Transportation. Bikes in Buildings. Disponível em: <<http://www1.nyc.gov/nyc-resources/service/1189/bikes-in-buildings>> Acesso em 05 nov. 2016.

FRANK, L. D. SALLIS, J. F. CONWAY, T. L. CHAPMAN, J. E., SAELENS, B. E. BACHMAN, W. Many Pathways from Land Use to Health – Associations between Neighborhood Walkability and Active Transportation, Body Mass Index, and Air Quality. *Journal of the American Planning Association*. v. 72. n. 1. Chicago: 2006.

GOOGLE Notícias. Edição Brasil. Disponível em: <<https://news.google.com.br/>> Acesso em 01 dez. 2016.

HIDALGO, D. Bogotá's New Bike Lane: Not Just a Change in Direction, but a Change in Message. *The City Fix*. 08 fev. 2016. Disponível em: <

<http://thecityfix.com/blog/bogota-new-bike-lane-carrera-11-change-message-dario-hidalgo/>> Acesso em 15 nov. 2016.

INSTITUTE for Transportation and Development Policy. A Global High Shift Cycling Scenario. 12 nov. 2015. Disponível em: < <https://www.itdp.org/a-global-high-shift-cycling-scenario/> > Acesso em 01 dez. 2016.

HOW the Dutch Got their Cycle Paths. Bicycle Dutch, 2011. Disponível em: < <https://bicycledutch.wordpress.com/2011/10/20/how-the-dutch-got-their-cycling-infrastructure/> > Acesso em 02 fev. 2016.

KEGLER, J. Q. S. FROEHLICH, J. M. Identidade: Contexto Social e Interações Mediadas na Construção Identitária. Razón y Palabra. n. 81. Nov. 2012 – Jan. 2013.

MALATESTA, M. E. B. A História dos Estudos de Bicicletas na CET. Boletim Técnico da CET, n. 50. São Paulo: Companhia de Engenharia de Tráfego, 2012.

MEURER, J. L. DELLAGNELO, A. K. Análise do Discurso. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2008.

MICHAELIS: Moderno Dicionário da Língua Portuguesa. São Paulo: Companhia Melhoramentos, 1998.

PREFEITURA cede a restaurantes e ciclovias em praça no centro de São Paulo é apagada. Folha de São Paulo, 13 nov. 2014. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2014/11/1547587-prefeitura-de-sp-cede-a-restaurantes-e-apaga-ciclovias-na-praca-vilaboim.shtml>>. Acesso em 08 dez 2014.

SADIK-KHAN, J. The Bike Wars are Over, and the Bikes Won. New York Mag. 08 mar. 2016. Disponível em: < <http://nymag.com/daily/intelligencer/2016/03/bike-wars-are-over-and-the-bikes-won.html> > Acesso em 01 out 2016.

SÃO PAULO. Lei nº 16.547, de 21 de setembro de 2016. Institui o Programa Bike SP no âmbito do Município de São Paulo. Diário Oficial da Cidade de São Paulo, n. 179, São Paulo, 22 set. 2016. Disponível em: <www.imprensaoficial.com.br> Acesso em 05 jul. 2015.

———. Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo. Mapa de Infraestrutura Cicloviária. Disponível em: < <http://www.cetsp.com.br/consultas/bicicleta/mapa-de-infraestrutura-cicloviaria.aspx> > Acesso em 01 dez. 2016.

———. Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo. Rodízio Municipal – Como Funciona. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/consultas/rodizio-municipal/como-funciona.aspx>> Acesso em 01 dez. 2016.

———. Observatório de Turismo e Eventos da Cidade de São Paulo. Pesquisa de Perfil do Usuário de Bicicleta em São Paulo. São Paulo Turismo. 2014.

VAN DER ZEE, R. How Amsterdam became the bicycle capital of the world. The Guardian. 05 mai. 2015. Disponível em: <

<https://www.theguardian.com/cities/2015/may/05/amsterdam-bicycle-capital-world-transport-cycling-kindermoord>> Acesso em 05 dez. 2016.

WOODS, S. Colombia. Bradt Travel Guides, 2012. p. 123.

SNIESKO, A. Abaixo-assinados por mais ciclovias se multiplicam em São Paulo. *Vá de Bike*. 16 out. 2015. Disponível em: <<http://vadebike.org/2015/10/abaixo-assinados-mais-ciclovias-peticoes-change/>> Acesso em 01 nov. 2016.

SOBRINHO, L. L. P. A opinião pública e políticas públicas de educação para o consumo: instrumento de transformação da realidade social. *Revista do Direito UNISC*, Santa Cruz do Sul. n. 35. Jan – jun. 2011.

UNITED NATIONS. Kyoto Protocol to the United Nations Framework Convention on Climate Change. 1998.

VIGNOLINI, M. A Imparcialidade do Juiz e o Poder da Mídia: Influência na Decretação de Prisões Cautelares. *Escola da Magistratura do Estado do Rio de Janeiro*, 2014.

WORLD Health Organization. Global Recommendations on Physical Activity for Health. 18-64 years old. 2011. Disponível em: < <http://www.who.int/dietphysicalactivity/physical-activity-recommendations-18-64years.pdf>> Acesso em 01 out. 2016.

APÊNDICE I – ANÁLISE DAS PUBLICAÇÕES

1	Veículo	Título	Tipo Manchete	Tipo Conteúdo	Período
2	Estadão	'Estado' mapeou problemas nas vias exclusivas para ciclistas	NEGATIVA	NEGATIVO	2015
3	Estadão	Após pressão de comerciantes, CET apaga ciclovia em Higienópolis	NEGATIVA	NEGATIVO	2014
4	Estadão	Com protesto, Haddad inaugura ciclovia embaixo do Minhocão	NEGATIVA	POSITIVO	2015
5	Estadão	Haddad compara ciclistas a sem-terra	NEGATIVA	POSITIVO	2016
6	Estadão	Haddad não cumpre meta dos 400 quilômetros de ciclovias	NEGATIVA	NEGATIVO	2016
7	Estadão	Haddad retira sem-teto de nova ciclovia	NEGATIVA	NEGATIVO	2015
8	Estadão	Moradores de áreas nobres da capital acionam MP contra ciclovias de Haddad	NEGATIVA	NEGATIVO	2014
9	Estadão	Morte de ciclistas em SP cresce 34% em 2014	NEGATIVA	NEGATIVO	2014
10	Estadão	Plano prevê 1,7 mil km de ciclovias até 2030	POSITIVA	POSITIVO	2016
11	Folha	Aluguel de bicicleta para lazer em São Paulo tem pico à noite	POSITIVA	POSITIVO	2016
12	Folha	Após decisão na justiça, Haddad tem que apagar ciclovia em escola	NEGATIVA	NEGATIVO	2016
13	Folha	Bicicleta fica presa em fenda e ciclista quebra braço e mandíbula em SP	NEGATIVA	NEGATIVO	2016
14	Folha	Ciclista atropela idosa em ciclovia do centro de São Paulo	NEGATIVA	NEGATIVO	2015
15	Folha	Ciclistas 'driblam' bueiros e poças de água em ciclovias de Haddad	NEGATIVA	NEGATIVO	2016
16	Folha	Ciclistas fazem ato na casa de Doria e pedem que prefeito eleito 'desacelere'	POSITIVA	POSITIVO	2016
17	Folha	Ciclistas tentam se proteger de roubos e furtos de bike em São Paulo	NEGATIVA	NEGATIVO	2016
18	Folha	Dois anos de ciclovias em São Paulo	NEUTRA	POSITIVO	2016
19	Folha	Grupo faz bicicletada para protestar contra suspensão das ciclovias em SP	POSITIVA	POSITIVO	2015
20	Folha	Justiça nega pedido da Prefeitura e obras de ciclovias seguem suspensas	NEGATIVA	NEGATIVO	2015
21	Folha	Méritos das ciclovias superam defeitos, que são muitos	POSITIVA	POSITIVO	2016
22	Folha	Moradores de Santa Cecília vão à delegacia contra ciclovias no bairro	NEGATIVA	NEGATIVO	2014
23	Folha	Mortes acirram debate sobre avanço rápido das ciclovias em São Paulo	NEGATIVA	NEGATIVO	2016
24	Folha	Muita tinta e 2 anos depois, ciclovias passam a fazer parte da vida da cidade	NEGATIVA	NEGATIVO	2016
25	Folha	Pedalar pode servir como escape do sedentarismo e do trânsito intenso	POSITIVA	POSITIVO	2016
26	Folha	Polêmicas, ciclovias viram obsessão dentro da Prefeitura de São Paulo	NEGATIVA	NEGATIVO	2014
27	Folha	Polícia investiga agressão e roubo a ciclista na avenida Sumaré, em SP	NEGATIVA	NEGATIVO	2016
28	Folha	Promotoria move ação contra Haddad por suposta fraude em ciclovia	NEGATIVA	NEGATIVO	2016
29	Folha	Tótems são instalados para contagem de bicicletas em ciclovias de SP	POSITIVA	POSITIVO	2016
30	G1	Aumenta o número de assaltos a ciclistas em São Paulo	NEGATIVA	NEGATIVO	2016
31	G1	CET instala contador de usuários em ciclovia da Zona Sul de São Paulo	NEUTRA	POSITIVO	2016
32	G1	Ciclista fica ferida após pneu travar em bueiro de ciclovia no Pacaembu	NEGATIVA	NEGATIVO	2016
33	G1	Ciclistas reclamam de pneus furados por tachinhas em ciclovia em SP	NEGATIVA	NEGATIVO	2014
34	G1	Ciclovia da Avenida Paulista é inaugurada neste domingo	NEUTRA	NEGATIVO	2015
35	G1	Ciclovia é apagada na Praça Vilaboim, em Higienópolis	NEGATIVA	NEUTRO	2014
36	G1	Ciclovia fica 'ridícula' como legado de mandato, diz Marta	NEGATIVA	NEGATIVO	2016
37	G1	Cidade de São Paulo tem mais de 200 km de ciclovias	NEUTRA	NEGATIVO	2015
38	G1	Controladoria Geral investiga suspeita de cartel em ciclovia de SP	NEGATIVA	NEGATIVO	2016
39	G1	Corredor da Berrini terá cruzamento de ônibus com ciclistas em ciclovia	NEGATIVA	NEGATIVO	2016
40	G1	Cresce aceitação da redução de velocidade e ciclovias em SP, diz Ibope	POSITIVA	NEGATIVO	2016
41	G1	Custo de ciclovias de SP até abril passa de R\$ 33 milhões, diz Prefeitura	NEGATIVA	NEUTRO	2015
42	G1	Em enquête de Doria, maioria quer que ciclovias sejam ampliadas	POSITIVA	POSITIVO	2016
43	G1	Faixas exclusivas para bicicletas causam polêmica em São Paulo	NEGATIVA	NEUTRO	2014
44	G1	Furtos e roubos de bicicletas aumentam 36% em dois anos em SP	NEGATIVA	NEGATIVO	2016
45	G1	Juiz solicita que Haddad se manifeste sobre ciclovia na Faria Lima	NEGATIVA	NEGATIVO	2016
46	G1	Justiça mantém decisão que permite construção de ciclovias em SP	NEUTRA	NEUTRO	2015
47	G1	Ministério Público propõe ação contra Haddad por ciclovia na Faria Lima	NEGATIVA	NEGATIVO	2016
48	G1	Motorista de ônibus circula sobre ciclovia na Zona Oeste de SP	NEUTRA	NEUTRO	2016
49	G1	Plano da Prefeitura de SP prevê 1,4 mil km de vias para bikes até 2030	NEUTRA	NEUTRO	2015
50	G1	Prefeitura de SP apaga ciclovia em frente a colégio após ordem da Justiça	NEGATIVA	NEGATIVO	2016
51	G1	Prefeitura inaugura 1ª ciclovia sobre pontes em São Paulo	POSITIVA	POSITIVO	2014
52	G1	Prefeitura inaugura nova ciclovia no Centro de São Paulo	NEUTRA	NEUTRO	2014
53	G1	Quase 75% dos ciclistas de São Paulo pedalam em área sem ciclovia	NEGATIVA	NEGATIVO	2015
54	G1	SP irá implantar 400 km de ciclovia ao custo de R\$ 80 milhões	NEGATIVA	POSITIVO	2016
55	G1	TCM aponta problemas de estrutura e sobrepreço em ciclovias de SP	NEGATIVA	NEGATIVO	2015
56	G1	Totem contará ciclistas que passam por ciclovias de São Paulo	NEUTRA	NEUTRO	2016
57	G1	Transporte de bicicletas em ônibus é autorizado em São Paulo	NEUTRA	NEUTRO	2016
58	G1	Veja onde ficam as novas ciclovias de São Paulo	NEUTRA	POSITIVO	2014
59	IG	Ciclovia da Paulista completa um ano com dois mil ciclistas por dia	POSITIVA	POSITIVO	2016
60	IG	Ciclovia é inaugurada na Avenida Paulista	POSITIVA	NEGATIVO	2015
61	IG	Ciclovia na Paulista é projeto de R\$ 80 milhões que promete transformar SP	POSITIVA	POSITIVO	2015
62	IG	Ciclovias em São Paulo	POSITIVA	POSITIVO	2016
63	IG	Justiça libera implantação de ciclovias na cidade de São Paulo	POSITIVA	POSITIVO	2015
64	IG	Liminar que suspendeu obras de ciclovias em SP é derrubada pela Justiça	POSITIVA	POSITIVO	2015
65	IG	Papo na redação: Implantação de ciclovias causa polêmica em São Paulo	NEGATIVA	NEGATIVO	2014
66	MSN.com	João Doria mira em ciclovia para atacar Haddad	NEGATIVA	NEGATIVO	2016
67	R7	Capital recebe mais 8 km de ciclovia e SP chega a 100 km de vias exclusivas para bicicletas	POSITIVA	NEUTRO	2014
68	R7	Ciclofaixas para quem? Veja a polêmica em torno da principal bandeira de Haddad	NEGATIVA	NEUTRO	2014
69	R7	Ciclovia "cortada" por vagas para veículos põe ciclistas em risco na zona norte	NEGATIVA	NEGATIVO	2016
70	R7	Ciclovias em São Paulo completam um ano, ganham maior aceitação mas ainda divide opiniões	NEGATIVA	NEGATIVO	2016
71	R7	Haddad terá que explicar R\$ 54 milhões de ciclovia à Justiça	NEGATIVA	NEUTRO	2016
72	R7	Justiça obriga Prefeitura de SP a informar custos de ciclovias	NEGATIVA	NEUTRO	2015

73	R7	R7 enfrenta motoqueiros e buracos ao testar novas ciclovias de SP	NEGATIVA	NEUTRO	2014
74	Terra	A luta de Higienópolis contra a "ciclovía maldita"	NEGATIVA	NEGATIVO	2014
75	Terra	Ciclistas fazem manifestação em apoio às ciclovias em SP	POSITIVA	POSITIVO	2015
76	Terra	Ciclovias de Haddad são premiadas nos Estados Unidos	POSITIVA	POSITIVO	2015
77	Terra	Moradores protestam contra ciclovía em São Paulo	NEGATIVA	NEGATIVO	2014
78	Terra	Polêmica, ciclovía de R\$ 80 mi promete mudar São Paulo	NEGATIVA	NEGATIVO	2015
79	UOL	Ciclistas pedalam contra "modelo retrógrado" após veto a ciclovias em SP	POSITIVA	POSITIVO	2015
80	UOL	Ciclovias de Haddad estão com tinta gasta após dois meses	NEGATIVA	NEGATIVO	2014
81	UOL	Ciclovias de Haddad foram feitas como se coloca orégano em pizza, diz vice de Doria	NEGATIVA	NEGATIVO	2016
82	UOL	Ciclovias que ficam vazias vão acabar, afirma Doria	NEGATIVA	NEGATIVO	2016
83	UOL	Com 2% de ruas com ciclovía, São Paulo teve quase 50 mortes de ciclistas	NEGATIVA	NEGATIVO	2015
84	UOL	Doria diz que vai parar programa de ampliação de ciclovias em SP	NEGATIVA	NEGATIVO	2016
85	UOL	Em enquete de site de Doria, eleitores pedem mais ciclovias	POSITIVA	POSITIVO	2016
86	UOL	Nada explica o valor gasto na ciclovía da Paulista	NEGATIVA	NEGATIVO	2015
87	UOL	Prefeitura-shopping	NEUTRA	POSITIVO	2016
88	UOL	São Paulo inaugura na Paulista ciclovía que desperta amor e ódio	NEGATIVA	NEGATIVO	2015
89	UOL	São Paulo vai ganhar 64 km de ciclovias até o fim do mês	POSITIVA	POSITIVO	2014
90	UOL	SP poderia ter mais 255 km de ciclovias se estudos tivessem saído do papel	NEGATIVA	NEUTRO	2015
91	UOL	SP: a ciclofaixa mais cara do mundo	NEGATIVA	NEGATIVO	2015

APÊNDICE II – RELAÇÃO DAS PUBLICAÇÕES ANALISADAS

A LUTA de Higienópolis contra a “ciclovía maldita”. *Terra*. 14 nov. 2014. Disponível em: <<http://noticias.terra.com.br/brasil/cidades/viver-sp/blog/2014/11/14/a-luta-de-higienopolis-contr-a-ciclov-ia-maldita/>> Acesso em: 05 set. 2016.

ABE, Maria Carolina. PEREIRA FILHO, Armando. Prefeitura-shopping. *UOL*. Disponível em: <<http://www.uol/economia/especiais/iguatemi---prefeitura-shopping.htm#as-lico-es-que-um-shopping-pode-dar-a-um-prefeito>> Acesso em: 08 dez. 2016.

AMÂNCIO, Thiago. MACHADO, Leandro. Ciclistas tentam se proteger de roubos e furtos de bike em São Paulo. *Folha de São Paulo*. 01 set. 2016. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/09/1809062-ciclistas-tentam-se-proteger-de-roubos-e-furtos-de-bike-em-sao-paulo.shtml?cmpid=softassinanteuol>> Acesso em: 08 dez. 2016.

APÓS decisão na justiça, Haddad tem que apagar ciclovía em escola. *Folha de São Paulo*. 14 mai. 2016. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/05/1771262-apos-decisao-na-justica-haddad-tem-que-apagar-ciclov-ia-em-escola-de-sp.shtml?cmpid=softassinanteuol>> Acesso em: 08 dez. 2016.

APPLE, Caroline. Ciclofaixas para quem? Veja a polêmica em torno da principal bandeira de Haddad. *R7*. 2014. Disponível em: <<http://noticias.r7.com/sao-paulo/ciclofaixas-para-quem-veja-a-polemica-em-torno-da-principal-bandeira-de-haddad-25012015>> Acesso em: 05 set. 2016.

ARAUJO, Gabriely. Tótems são instalados para contagem de bicicletas em ciclovias de SP. *Folha de São Paulo*. 21 jan. 2016. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/01/1731459-totens-sao-instalados-para-contagem-de-bicicletas-em-ciclovias-de-sp.shtml?cmpid=softassinanteuol>> Acesso em: 08 dez. 2016.

AUMENTA o número de assaltos a ciclistas em São Paulo. *G1*. 13 jul. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/bom-dia-brasil/noticia/2016/07/expansao-das-ciclovias-em-sp-faz-crescer-numero-de-assaltos-ciclistas.html>> Acesso em: 08 dez. 2016.

BERGAMIN JR, Giba. Ciclistas fazem ato na casa de Doria e pedem que prefeito eleito 'desacelere'. *Folha de São Paulo*. 05 out. 2016. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/10/1820271-ciclistas-fazem-ato-na-casa-de-doria-e-pedem-que-prefeito-eleito-desacelere.shtml?cmpid=softassinanteuol>> Acesso em: 08 dez. 2016.

BICICLETA fica presa em fenda e ciclista quebra braço e mandíbula em SP. *Folha de São Paulo*. 03 fev. 2016. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/02/1736724-bicicleta-fica-presa-em-fenda-e-ciclista-quebra-braco-e-mandibula-em-sp.shtml?cmpid=softassinanteuol>> Acesso em: 08 dez. 2016.

BRITO, Gabriela. Ciclovía da Paulista completa um ano com dois mil ciclistas por dia. *IG*. 28 jun. 2016. Disponível em: <<http://ultimosegundo.ig.com.br/igvigilante/transito/2016-06-28/ciclovía-da-paulista-completa-um-ano-com-dois-mil-ciclistas-por-dia.html>> Acesso em: 08 dez. 2016.

CACIOLI, Natália. 'Estado' mapeou problemas nas vias exclusivas para ciclistas. *Estadão*. Disponível em: <<http://infograficos.estadao.com.br/public/cidades/ciclovias/>> Acesso em: 03 out. 2016.

CAPITAL recebe mais 8 km de ciclovía e SP chega a 100 km de vias exclusivas para bicicletas. *R7*. 2014. Disponível em: <<http://noticias.r7.com/sao-paulo/capital-recebe-mais-8-km-de-ciclovía-e-sp-chega-a-100-km-de-vias-exclusivas-para-bicicletas-23102014>> Acesso em: 05 set. 2016.

CARDOSO, William. Ciclovias de Haddad estão com tinta gasta após dois meses. *UOL*. 28 set. 2014. Disponível em: <<http://www.agora.uol.com.br/saopaulo/2014/09/1523816-ciclovias-de-haddad-estao-com-tinta-gasta-apos-2-meses.shtml>> Acesso em: 05 set. 2016.

CARVALHO, André. São Paulo inaugura na Paulista ciclovía que desperta amor e ódio. *UOL*. 27 jun. 2015. Disponível em: <<http://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2015/06/27/sao-paulo-inaugura-na-avenida-paulista-ciclovía-que-desperta-amor-e-odio.htm>> Acesso em: 03 out. 2016.

CET instala contador de usuários em ciclovía da Zona Sul de São Paulo. *G1*. 08 out. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/10/cet-instala-contador-de-usuarios-em-ciclovía-da-zona-sul-de-sao-paulo.html>> Acesso em: 08 dez. 2016.

CICLISTA fica ferida após pneu travar em bueiro de ciclovía no Pacaembu. *G1*. 04 fev. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/02/ciclista-fica-ferida-apos-pneu-travar-em-bueiro-de-ciclovía-no-pacaembu.html>> Acesso em: 08 dez. 2016.

CICLISTAS fazem manifestação em apoio às ciclovias em SP. *Terra*. 27 mar. 2015. Disponível em: <<https://noticias.terra.com.br/brasil/cidades/ciclistas-fazem-manifestacao-em-apoio-as-ciclovias-em-sp,78384c5afad5c410VgnCLD200000b2bf46d0RCRD.html>> Acesso em: 03 out. 2016.

CICLISTAS reclamam de pneus furados por tachinhas em ciclovía em SP. *G1*. 14 out. 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2014/10/ciclistas-reclamam-de-pneus-furados-por-tachinhas-em-ciclovía-em-sp.html>> Acesso em: 05 set. 2016.

CICLOVIA é apagada na Praça Vilaboim, em Higienópolis. *G1*. 13 nov. 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2014/11/ciclovía-e-apagada-na-praca-vilaboim-em-higienopolis.html>> Acesso em: 05 set. 2016.

CICLOVIA é inaugurada na Avenida Paulista. *IG*. 28 jun. 2015. Disponível em: <<http://ultimosegundo.ig.com.br/brasil/sp/2015-06-28/ciclovias-e-inaugurada-na-avenida-paulista.html>> Acesso em: 03 out. 2016.

CICLOVIA na Paulista é projeto de R\$ 80 milhões que promete transformar SP. *IG*. 28 jun. 2015. Disponível em: <<http://ultimosegundo.ig.com.br/brasil/sp/2015-06-28/ciclovias-na-paulista-e-projeto-de-r-80-milhoes-que-promete-transformar-sp.html>> Acesso em: 03 out. 2016.

CICLOVIAS de Haddad são premiadas nos Estados Unidos. *Terra*. 21 jan. 2015. Disponível em: <<http://noticias.terra.com.br/brasil/cidades/viver-sp/blog/2015/01/21/ciclovias-de-haddad-sao-premiadas-nos-estados-unidos/>> Acesso em: 03 out. 2016.

CICLOVIAS em São Paulo completam um ano, ganham maior aceitação mas ainda divide opiniões. *R7*. 02 mar. 2016. Disponível em: <<http://recordtv.r7.com/video/ciclovias-em-sao-paulo-completam-um-ano-ganham-maior-aceitacao-mas-ainda-divide-opinioes-56d70d4c6745ee528c00105b/>> Acesso em: 08 dez. 2016.

CICLOVIAS que ficam vazias vão acabar, afirma Doria. *UOL*. 05 out. 2016. Disponível em: <<http://www.agora.uol.com.br/saopaulo/2016/10/1819993-ciclovias-que-ficam-vazias-vaio-acabar-afirma-doria.shtml>> Acesso em: 08 dez. 2016.

CICLOVIAS: prefeitura inaugura novos trechos em São Paulo. *IG*. 18 jul. 2016. Disponível em: <<http://ultimosegundo.ig.com.br/igvigilante/transito/2016-07-18/ciclovias-em-sao-paulo.html>> Acesso em: 08 dez. 2016.

CIDADE de São Paulo tem mais de 200 km de ciclovias. *G1*. 02 dez. 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2014/12/cidade-de-sao-paulo-tem-mais-de-200-km-de-ciclovias.html>> Acesso em: 03 out. 2016.

COM 2% de ruas com ciclovias, São Paulo teve quase 50 mortes de ciclistas. *UOL*. 05 set. 2015. Disponível em: <<http://videos.bol.uol.com.br/video/com-2-de-ruas-com-ciclovias-sao-paulo-teve-quase-50-mortes-de-ciclistas-04024D983672E4A95326?delivery=sprint-02>> Acesso em: 03 out. 2016.

CONTROLADORIA Geral investiga suspeita de cartel em ciclovias de SP. *G1*. 03 jun. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/06/controladoria-geral-investiga-suspeita-de-cartel-em-ciclovias-de-sp.html>> Acesso em: 08 dez. 2016.

CYMBALUK, Fernando. Ciclistas pedalam contra "modelo retrógrado" após veto a ciclovias em SP. *UOL*. 27 mar. 2015. Disponível em: <<http://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2015/03/27/ciclistas-pedalam-contra-retrocesso-apos-veto-de-ciclovias-em-sp.htm>> Acesso em: 03 out. 2016.

DANTAS, Carolina. Custo de ciclovias de SP até abril passa de R\$ 33 milhões, diz Prefeitura. *G1*. 03 jul. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/07/custo-de-ciclovias-de-sp-ate-abril-passa-de-r-33-milhoes-diz-prefeitura.html>> Acesso em: 03 out. 2016.

DIÓGENES, Juliana. Haddad compara ciclistas a sem-terra. *Estadão*. 27 mai. 2016. Disponível em: <<http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,haddad-compara-ciclistas-a-sem-terra,1873586>> Acesso em: 08 dez. 2016.

DOIS anos de ciclovias em São Paulo. *Folha de São Paulo*. 04 jun. 2016. Disponível em: <<http://fotografia.folha.uol.com.br/galerias/44238-dois-anos-de-ciclovias-em-sao-paulo#foto-613293>> Acesso em: 08 dez. 2016.

DORIA diz que vai parar programa de ampliação de ciclovias em SP. *UOL*. 05 out. 2016. Disponível em: <<http://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/agencia-estado/2016/10/05/doria-vai-parar-programa-de-ampliacao-de-ciclovias.htm>> Acesso em: 08 dez. 2016.

EM ENQUETE de Doria, maioria quer que ciclovias sejam ampliadas. *G1*. 06 out. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/10/em-enquete-de-doria-maioria-quer-que-ciclovias-sejam-ampliadas.html>> Acesso em: 08 dez. 2016.

FAIXAS exclusivas para bicicletas causam polêmica em São Paulo. *G1*. 05 set. 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/bom-dia-brasil/noticia/2014/09/faixas-exclusivas-para-bicicletas-causam-polemica-em-sao-paulo.html>> Acesso em: 05 set. 2016.

FERRAZ, Adriana. Plano prevê 1,7 mil km de ciclovias até 2030. *Estadão*. 27 mar. 2016. Disponível em: <<http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,plano-preve-1-7-mil-km-de-ciclovias-ate-2030,10000023298>> Acesso em: 08 dez. 2016.

FLORÊNCIA, Olivia. Prefeitura inaugura 1ª ciclovia sobre pontes em São Paulo. *G1*. 04 nov. 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2014/11/prefeitura-inaugura-1-cicloviasobre-pontes-em-sao-paulo.html>> Acesso em: 05 set. 2016.

FURTOS e roubos de bicicletas aumentam 36% em dois anos em SP. *G1*. 30 jun. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/06/furtos-e-roubos-de-bicicletas-aumentam-36-em-dois-anos-em-sp.html>> Acesso em: 08 dez. 2016.

GODOY, Karina. Totem contará ciclistas que passam por ciclovias de São Paulo. *G1*. 21 jan. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/01/totem-contara-ciclistas-que-passam-pelas-ciclovias-de-sao-paulo.html>> Acesso em: 08 dez. 2016.

GOMES, Amanda. Polícia investiga agressão e roubo a ciclista na avenida Sumaré, em SP. *Folha de São Paulo*. 23 ago. 2016. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/08/1805945-policia-investiga-agressao-a-ciclista-na-avenida-sumare.shtml?cmpid=softassinanteuol>> Acesso em: 08 dez. 2016.

GONÇALVES, Gabriela. Corredor da Berrini terá cruzamento de ônibus com ciclistas em ciclovia. *G1*. 25 jun. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/>>

noticia/2016/06/corredor-da-berrini-tera-cruzamento-de-onibus-com-ciclistas-em-ciclovias.html> Acesso em: 08 dez. 2016.

HADDAD terá que explicar R\$ 54 milhões de ciclovias à Justiça. *R7*. Fev. 2016. Disponível em: <<http://noticias.r7.com/sao-paulo/haddad-tera-que-explicar-r-54-milhoes-de-ciclovias-a-justica-24022016>> Acesso em: 08 dez. 2016.

JOÃO Doria mira em ciclovias para atacar Haddad. *MSN.com*. 29 ago. 2016. Disponível em: <<http://www.msn.com/pt-br/noticias/eleicoes/jo%C3%A3o-doria-mira-em-ciclovias-para-atacar-haddad/ar-AAicLMp?li=AAggV10>> Acesso em: 08 dez. 2016.

JUIZ solicita que Haddad se manifeste sobre ciclovias na Faria Lima. *G1*. 24 fev. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/02/juiz-solicita-que-haddad-se-manifeste-sobre-ciclovias-na-faria-lima.html>> Acesso em: 08 dez. 2016.

JUSTIÇA libera implantação de ciclovias na cidade de São Paulo. *IG*. 27 jul. 2015. Disponível em: <<http://ultimosegundo.ig.com.br/brasil/sp/2015-07-27/justica-libera-implantacao-de-ciclovias-na-cidade-de-sao-paulo.html>> Acesso em: 03 out. 2016.

JUSTIÇA mantém decisão que permite construção de ciclovias em SP. *G1*. 27 jul. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/07/justica-mantem-decisao-que-permite-construcao-de-ciclovias-em-sp.html>> Acesso em: 03 out. 2016.

JUSTIÇA nega pedido da Prefeitura e obras de ciclovias seguem suspensas. *Folha de São Paulo*. 27 mar. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/03/justica-nega-pedido-da-prefeitura-e-obras-de-ciclovias-seguem-suspensas.html>> Acesso em: 03 out. 2016.

JUSTIÇA obriga Prefeitura de SP a informar custos de ciclovias. *R7*. Dez. 2015. Disponível em: <<http://noticias.r7.com/sao-paulo/justica-obriga-prefeitura-de-sp-a-informar-custos-de-ciclovias-02072015>> Acesso em: 03 out. 2016.

LIMA, Guilherme. R7 enfrenta motoqueiros e buracos ao testar novas ciclovias de SP. *R7*. 2014. Disponível em: <<http://noticias.r7.com/sao-paulo/fotos/r7-enfrenta-motoqueiros-e-buracos-ao-testar-novas-ciclovias-de-sp-23092014#!/foto/1>> Acesso em: 05 set. 2016.

LIMINAR que suspendeu obras de ciclovias em SP é derrubada pela Justiça. *IG*. 27 mar. 2015. Disponível em: <<http://ultimosegundo.ig.com.br/brasil/sp/2015-03-27/liminar-que-suspendeu-obras-de-ciclovias-em-sp-e-derrubada-pela-justica.html>> Acesso em: 03 out. 2016.

LOPES, Nathan. Ciclovias de Haddad foram feitas como se coloca orégano em pizza, diz vice de Doria. *UOL*. 16 out. 2016. Disponível em: <<http://noticias.uol.com.br/politica/ultimas-noticias/2016/10/16/ciclovias-de-haddad-foram-feitas-como-se-coloca-oregano-em-pizza-diz-vice-de-doria.htm>> Acesso em: 08 dez. 2016.

LOPES, Nathan. SP poderia ter mais 255 km de ciclovias se estudos tivessem saído do papel. *UOL*. 03 ago. 2015. Disponível em: <<http://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2015/08/03/sp-poderia-ter-mais-219-km-de-ciclovias-se-estudos-tivessem-saído-do-papel.htm>> Acesso em: 03 out. 2016.

MACEDO, Bruna. Ciclovia "cortada" por vagas para veículos põe ciclistas em risco na zona norte. *R7*. Nov. 2016. Disponível em: <<http://noticias.r7.com/sao-paulo/ciclovia-cortada-por-vagas-para-veiculos-poe-ciclistas-em-risco-na-zona-norte-27102016>> Acesso em: 08 dez. 2016.

MARANHÃO, Fabiana. Em enquete de site de Doria, eleitores pedem mais ciclovias. *UOL*. 06 out. 2016. Disponível em: <<http://eleicoes.uol.com.br/2016/noticias/2016/10/06/em-enquete-de-site-de-doria-eleitores-vao-de-encontro-a-suas-propostas.htm>> Acesso em: 08 dez. 2016.

MASSUELA, Amanda. SORAGGI, Bruno B. Pedalar pode servir como escape do sedentarismo e do trânsito intenso. *Folha de São Paulo*. 10 jan. 2016. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/2016/01/1727226-pedalar-pode-servir-como-escape-do-sedentarismo-e-do-transito-intenso.shtml>> Acesso em: 08 dez. 2016.

MINISTÉRIO Público propõe ação contra Haddad por ciclovia na Faria Lima. *G1*. 19 fev. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/02/ministerio-publico-propoe-acao-contr-haddad-por-ciclovia-na-faria-lima.html>> Acesso em: 08 dez. 2016.

MONTEIRO, André. Moradores de Santa Cecília vão à delegacia contra ciclovias no bairro. *Folha de São Paulo*. 06 ago. 2014. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2014/08/1496807-moradores-de-santa-cecilia-vao-a-delegacia-contr-ciclovias-no-bairro.shtml>> Acesso em: 05 set. 2016.

———. RODRIGUES, Artur. Polêmicas, ciclovias viram obsessão dentro da Prefeitura de São Paulo. *Folha de São Paulo*. 12 set. 2014. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2014/09/1514869-polemicas-ciclovias-viram-obsessao-dentro-da-prefeitura-de-sao-paulo.shtml>> Acesso em: 05 set. 2016.

MORADORES protestam contra ciclovia em São Paulo. *Terra*. 30 out. 2014. Disponível em: <<http://noticias.terra.com.br/brasil/cidades/viver-sp/blog/2014/11/14/a-luta-de-higienopolis-contr-a-ciclovia-maldita/noticias.terra.com.br/brasil/cidades/viver-sp/blog/2014/10/30/1649/>> Acesso em: 05 set. 2016.

MORTES acirram debate sobre avanço rápido das ciclovias em São Paulo. *Folha de São Paulo*. 20 ago. 2015. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/08/1671067-mortes-acirram-debate-sobre-avanco-rapido-das-ciclovias-em-sao-paulo.shtml?cmpid=softassinanteuol>> Acesso em: 08 dez. 2016.

MOTORISTA de ônibus circula sobre ciclovia na Zona Oeste de SP. *G1*. 19 abr. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/04/motorista-de-onibus-circula-sobre-ciclovia-na-zona-oeste-de-sp.html>> Acesso em: 08 dez. 2016.

NADA explica o valor gasto na ciclovia da Paulista. *UOL*. 29 jun. 2015. Disponível em: <<http://jovempan.uol.com.br/opiniao-jovem-pan/comentaristas/marco-antonio-villa/nada-explica-o-valor-gasto-na-ciclovias-da-paulista.html>> Acesso em: 03 out. 2016.

PAGNAN, Rogério. Promotora move ação contra Haddad por suposta fraude em ciclovia. *Folha de São Paulo*. 19 fev. 2016. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/02/1741301-promotora-move-acao-contr-haddad-por-suposta-fraude-em-ciclovias.shtml>> Acesso em: 08 dez. 2016.

PAPO na redação: Implantação de ciclovias causa polêmica em São Paulo. *IG*. 15 set. 2014. Disponível em: <<http://ultimosegundo.ig.com.br/brasil/sp/2014-09-15/papo-na-redacao-ciclovias-em-sao-paulo.html>> Acesso em: 05 set. 2016.

PEREIRA, Elvis. BALAGO, Rafael. Muita tinta e 2 anos depois, ciclovias passam a fazer parte da vida da cidade. *Folha de São Paulo*. 04 jun. 2016. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/2016/06/1778012-muita-tinta-e-2-anos-depois-ciclovias-passam-a-fazer-parte-da-vida-da-cidade.shtml>> Acesso em: 08 dez. 2016.

PLANO da Prefeitura de SP prevê 1,4 mil km de vias para bikes até 2030. *G1*. 09 abr. 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/04/plano-da-prefeitura-de-sp-preve-14-mil-km-de-vias-para-bikes-ate-2030.html>> Acesso em: 03 out. 2016.

POLÊMICA, ciclovia de R\$ 80 mi promete mudar São Paulo. *Terra*. 27 jun. 2015. Disponível em: <<https://noticias.terra.com.br/brasil/polemica-ciclovias-na-paulista-e-simbolo-de-projeto-de-r-80-mi-que-promete-transformar-sp,c8b9411610ba6c49ebd4b3325fe5770219RCRD.html>> Acesso em: 03 out. 2016.

PREFEITURA de SP apaga ciclovia em frente a colégio após ordem da Justiça. *G1*. 14 mai. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/05/justica-obriga-prefeitura-de-sp-apagar-ciclovias-em-frente-colegio.html>> Acesso em: 08 dez. 2016.

PREFEITURA inaugura nova ciclovia no Centro de São Paulo. *G1*. 18 jul. 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2014/07/prefeitura-inaugura-nova-ciclovias-no-centro-de-sao-paulo.html>> Acesso em: 05 set. 2016.

QUASE 75% dos ciclistas de São Paulo pedalam em área sem ciclovia. *G1*. 22 set. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/bom-dia-brasil/noticia/2015/09/quase-75-dos-ciclistas-de-sao-paulo-pedalam-em-area-sem-ciclovias.html>> Acesso em: 03 out. 2016.

QUEIROLO, Gustavo. GRAGNANI, Juliana. Aluguel de bicicleta para lazer em São Paulo tem pico à noite. *Folha de São Paulo*. 17 jan. 2016. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/01/1730380-aluguel-de-bicicleta-para-lazer-em-sao-paulo-tem-pico-a-noite.shtml?cmpid=softassinanteuol>> Acesso em: 08 dez. 2016.

REIS, Vivian. Ciclovias da Avenida Paulista é inaugurada neste domingo. *G1*. 28 jun. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/06/ciclovias-da-avenida-paulista-e-inaugurada-neste-domingo.html>> Acesso em: 03 out. 2016.

———. Ciclovias ficam 'ridículas' como legado de mandato, diz Marta. *G1*. 23 ago. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/eleicoes/2016/noticia/2016/08/ciclovias-ficam-ridiculas-como-legado-de-mandato-diz-marta.html>> Acesso em: 08 dez. 2016.

RESK, Felipe. Com protesto, Haddad inaugura ciclovias embaixo do Minhocão. *Estadão*. 09 ago. 2015. Disponível em: <<http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,inauguracao-de-ciclovias-tem-protesto-contraminhocao--xingamento-de-motoristas-e-pedalada-ate-fo,1740869>> Acesso em: 03 out. 2016.

RIBEIRO, Bruno. Haddad não cumpre meta dos 400 quilômetros de ciclovias. *Estadão*. 11 jan. 2016. Disponível em: <<http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,haddad-nao-cumpr-meta-dos-400-km-de-ciclovias,10000006718>> Acesso em: 08 dez. 2016.

———. Morte de ciclistas em SP cresce 34% em 2014. *Estadão*. 01 mai. 2015. Disponível em: <<http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,morte-de-ciclistas-em-sp-cresce-34-em-2014,1679384>> Acesso em: 05 set. 2016.

———. ITALIANI, Rafael. Haddad retira sem-teto de nova ciclovias. *Estadão*. 17 jul. 2015. Disponível em: <<http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,haddad-retira-sem-teto-de-nova-ciclovias,1726692>> Acesso em: 03 out. 2016.

RODRIGUES, Artur. Ciclistas 'driblam' bueiros e poças de água em ciclovias de Haddad. *Folha de São Paulo*. 06 mar. 2016. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/03/1746902-ciclistas-driblam-bueiros-e-pocas-de-agua-em-ciclovias-de-haddad.shtml?cmpid=softassinanteuol>> Acesso em: 08 dez. 2016.

SANTIAGO, Tatiana. SP irá implantar 400 km de ciclovias ao custo de R\$ 80 milhões. *G1*. 11 jun. 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2014/06/sp-ira-implantar-400-km-de-ciclovias-ao-custo-de-r-80-milhoes.html>> Acesso em: 08 dez. 2016.

SÃO PAULO vai ganhar 64 km de ciclovias até o fim do mês. *UOL*. 13 set. 2014. Disponível em: <<http://jovempan.uol.com.br/noticias/brasil/sao-paulo/sao-paulo-vai-ganhar-64-km-de-ciclovias-ate-o-fim-do-mes.html>> Acesso em: 05 set. 2016.

SERVA, Leão. Méritos das ciclovias superam defeitos, que são muitos. *Folha de São Paulo*. 04 jun. 2016. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/2016/06/1778152-analise-meritos-das-ciclovias-superam-defeitos-que-sao-muitos.shtml>> Acesso em: 08 dez. 2016.

SOARES, Will. Cresce aceitação da redução de velocidade e ciclovias em SP, diz Ibope. *G1*. 20 set. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/>>

2016/09/cresce-aceitacao-da-reducao-de-velocidade-e-ciclovias-em-sp-diz-ibope.html> Acesso em: 08 dez. 2016.

SOUZA, Felipe. Ciclista atropela idosa em ciclovia do centro de São Paulo. *Folha de São Paulo*. 09 set. 2015. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/09/1679465-ciclista-atropela-idosa-em-ciclovias-no-centro-de-sao-paulo.shtml>> Acesso em: 03 out. 2016.

SP: a ciclofaixa mais cara do mundo. *UOL*. 10 fev. 2015. Disponível em: <<http://jovempan.uol.com.br/opiniao-jovem-pan/comentaristas/reinaldo-azevedo/sp-ciclofaixa-mais-cara-do-mundo.html>> Acesso em: 03 out. 2016.

TCM aponta problemas de estrutura e sobrepreço em ciclovias de SP. *G1*. 27 ago. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/08/tcm-aponta-problemas-de-estrutura-e-sobrepreco-em-ciclovias-de-sp.html>> Acesso em: 03 out. 2016.

TRANSPORTE de bicicletas em ônibus é autorizado em São Paulo. *G1*. 07 mai. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/05/transporte-de-bicicletas-em-onibus-e-autorizado-em-sao-paulo.html>> Acesso em: 08 dez. 2016.

TUROLLO JÚNIOR, Reynaldo. Grupo faz bicicletada para protestar contra suspensão das ciclovias em SP. *Folha de São Paulo*. 27 mar. 2015. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/03/1609420-grupo-faz-bicicletada-para-protestar-contrasuspensao-das-ciclovias-em-sp.shtml>> Acesso em: 03 out. 2016.

VALLE, Caio. Após pressão de comerciantes, CET apaga ciclovia em Higienópolis. *Estadão*. 13 nov. 2014. Disponível em: <<http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,apos-pressao-de-comerciantes-cet-apaga-ciclovias-em-higienopolis,1592284>> Acesso em: 05 set. 2016.

VEJA onde ficam as novas ciclovias de São Paulo. *G1*. 08 ago. 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2014/08/veja-onde-ficam-novas-ciclovias-de-sao-paulo.html>> Acesso em: 05 set. 2016.

ZANCHETTA, Diego. Moradores de áreas nobres da capital acionam MP contra ciclovias de Haddad. *Estadão*. 06 dez. 2014. Disponível em: <<http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,moradores-de-areas-nobres-da-capital-acionam-mp-contra-ciclovias-de-haddad,1603212>> Acesso em: 05 set. 2016.